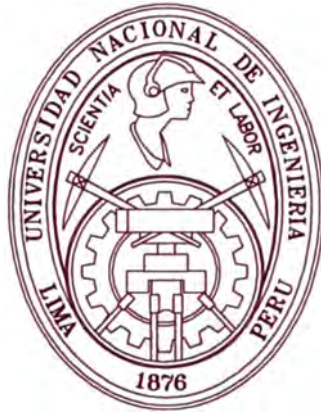


**UNIVERSIDAD NACIONAL DE INGENIERÍA  
FACULTAD DE INGENIERÍA CIVIL  
SECCIÓN DE POSTGRADO**



**CONCESION DE CARRETERAS DE FRONTERA DEL PERU**

**TESIS**

**Para optar el Grado de Maestro  
en Gestión y Administración de la Construcción**

**Ana Isabel León Suematsu**

**LIMA-PERÚ**

**2009**

**CONCESION DE CARRETERAS DE FRONTERA DEL PERU**

**Ing. Ana Isabel León Suematsu**

**Presentado a la sección de Postgrado de la Facultad de Ingeniería Civil en  
cumplimiento parcial de los requerimientos para el grado de:**

**MAESTRO EN GESTIÓN Y ADMINISTRACIÓN DE LA CONSTRUCCIÓN**

**DE LA**

**UNIVERSIDAD NACIONAL DE INGENIERÍA**

**2009**

**© 2009, Ana Isabel León Suematsu. Todos los derechos reservados**

**El autor autoriza a la UNI a reproducir esta tesis en su totalidad o en parte**

<b>Autor</b>	<b>Ing. Ana Isabel León Suematsu Facultad de Ingeniería Civil</b>
<b>Recomendado por</b>	<b>Ing. Alfredo L. Vásquez Profesor de Postgrado Asesor de Tesis</b>
<b>Aceptado por</b>	<b>Dr. José Carlos Matías León Jefe de la Sección de Postgrado</b>

*Dedicatoria:*

A mi Mama Isabel y mis hermanos Guillermo,  
Mario y Yutaka, por el apoyo incondicional,  
sus consejos y enseñanzas de superación.

*Agradecimiento:*

Al Ing. Alfredo L. Vásquez, por su asesoría y apoyo en el desarrollo de la presente tesis.

A mis profesores de la sección de post grado, por sus enseñanzas.

A mis compañeros de estudios, por los momentos compartidos.

## **INDICE**

	Pagina
RESUMEN EJECUTIVO	8
EXECUTIVE SUMMARY	9
INTRODUCCIÓN	10
<b>CAPITULO 1 : ANTECEDENTES</b>	<b>12</b>
1.1 Integración Económica en América Latina.	13
1.2 Infraestructura de Transporte Terrestre en el Perú.	14
1.3 Participación de la Entidad Privada.	15
1.4 Inversión en Infraestructura y Crecimiento Económico.	16
1.5 Alcance de la Participación Privada.	18
<b>CAPITULO 2 : MARCO TEORICO</b>	<b>20</b>
2.1 Modalidades de participación de la Inversión Privada en Proyectos Públicos.	21
2.2 Ventajas y restricciones provenientes de la participación privada.	21
2.3 Definición de Concesiones.	22
2.4 Beneficios para el Estado, proveniente de las Concesiones.	23
2.5 Clases de Concesiones: Según su objeto.	23
2.6 Ciclo de desarrollo para una Concesión.	24
2.7 Tipos de contrataciones en las Concesiones	26
2.8 Diferencia de la Concesión con otras Modalidades.	28
2.9 Factores claves que garantizan el éxito de una Concesión.	29
<b>CAPITULO 3 : EL SECTOR TRANSPORTE EN EL PERU</b>	<b>31</b>
3.1 Infraestructura de Transporte en América Latina	32
3.2 Infraestructura vial en el Perú.	44
3.3 Problemática del transporte en el Perú.	46
3.4 Estrategias para mejorar la competitividad.	50
3.5 Política de la Regulación en el sector Transporte en el Perú.	50
3.6 El Perú y sus Fronteras.	52

3.7	El Transporte en Frontera.	52
3.8	Los Proyectos Públicos en Frontera.	54
3.9	Financiamiento de las obras viales.	60
3.10	La Región Fronteriza Perú - Ecuador.	62
CAPITULO 4	LAS CONCESIONES EN EL PERU.	64
4.1	Justificación del proceso de otorgamiento de Concesiones.	65
4.2	Marco Legal de las Concesiones en el Perú.	65
4.3	Modalidades de Otorgamiento de las Concesiones.	67
4.4	Tipos de procedimientos para el otorgamiento de Concesiones.	68
4.5	Entidades que participan en los Procesos de Concesión.	69
4.6	Plazo de Concesión.	69
4.7	Régimen Jurídico de los bienes de la Concesión.	69
4.8	Derechos y obligaciones del Concesionario.	70
4.9	Relaciones del Concesionario con el Usuario.	71
4.10	Supervisión del cumplimiento de las Concesiones.	71
4.11	Régimen de las tarifas.	72
4.12	Modificaciones al Contrato de Concesión, el lus Variandi.	73
4.13	Equilibrio Económico Financiero de la Concesión.	74
4.14	Garantías aplicables a la estructuración financiera de los Contratos de Concesión.	74
4.15	Solución de controversias derivadas de los Contratos de Concesión.	75
4.16	Terminación de los Contratos de Concesión.	76
4.17	Ventajas y Desventajas de la Participación Directa del Estado en el desarrollo de Proyectos Viales.	78
4.18	Ventajas y Desventajas de la Participación del Sector Privado en el desarrollo de Proyectos Viales vía Concesiones.	79
4.19	Las Concesiones de Infraestructura de Transporte en el Perú.	80
CAPITULO 5 :	CASO PRÁCTICO.	
	Modelo de evaluación para la concesión de la Carretera Sullana – El Alamor.	86
5.1	Ubicación del proyecto.	87
5.2	Situación actual de la carretera.	87
5.3	Definición del problema y sus causas.	89
5.4	Objetivo del proyecto “Rehabilitación y Mejoramiento de la Carretera Sullana – El Alamor”.	91
5.5	Descripción del proyecto.	92

5.6	Importancia de la ejecución del proyecto.	92
5.7	Evaluación económica – financiera con fines de Concesión.	94
5.8	Aspectos específicos con fines de Concesión Vial	99
CONCLUSIONES.		100
RECOMENDACIONES.		102
BIBLIOGRAFIA.		104
ANEXOS		107
✓	Anexo N° 1: Mapa de la Red Vial del Perú	108
✓	Anexo N° 2: Mapa de Concesiones Viales del Perú	110
✓	Anexo N° 3: Cuadros de Modelo de evaluación de la concesión.	112
✓	Anexo N° 4: Fotografías	125
✓	Anexo N° 5: Normas Legales	131

## **RESUMEN EJECUTIVO**

Las exigencias de un mundo globalizado han demandado que nuestras instituciones deban evolucionar para adaptarse a las necesidades cambiantes del país. Este cambio es demandado por la población, quien exige una prestación de servicios de mayor calidad, transparencia, cobertura y eficiencia.

El efecto económico de las inversiones en infraestructura varía no sólo según el sector, sino también de acuerdo con su diseño, ubicación y oportunidad. No cualquier tipo de inversión en infraestructura genera efectos positivos, sino sólo aquella que es provista eficientemente y para la cuál existe una demanda.

Un denominador común de la situación de los diferentes países de América del Sur lo es, sin lugar a duda, la falta de disponibilidad de recursos financieros para encarar obras de infraestructura de transporte, sean éstas destinadas a dar satisfacción a necesidades internas o a contribuir con los procesos de integración bilateral o multilateral.

Asimismo, es importante integrar económica y culturalmente las zonas de frontera con el resto del país; para ello es necesaria una adecuada integración física, es decir infraestructura de transporte que también tenga en cuenta la integración del país, con los países vecinos para facilitar el comercio nacional e internacional.

Siendo imposible que la inversión pública satisfaga la totalidad de los requerimientos de inversión del país en el desarrollo de infraestructura, es necesario dar prioridad a la promoción de nuevos esquemas de financiamiento: la inversión privada, porque los recursos públicos debe de distribuirse para la atención de las necesidades de todos los sectores económicos en la que el Estado interviene.

La concesión es uno de los mecanismos empleados en la actualidad para la promoción de la inversión privada en los servicios y obras públicas. Mediante este mecanismo, el Estado delega la ejecución de la prestación de los servicios públicos en entidades privadas, asignándoles al efecto un régimen jurídico bajo el cual debe regirse dicha actuación. La concesión crea un mecanismo para combinar recursos públicos y privados que asegura un uso más eficiente para los primeros y adecuado rendimiento para los segundos.

La presente tesis comprende un esquema general de las concesiones viales y de la situación del sector transporte en el Perú, dando mayor énfasis a carreteras en zonas de frontera y un modelo de evaluación para la concesión de la carretera Sullana – El Alamor (frontera con Ecuador).



## **EXECUTIVE SUMMARY**

The demands of the global world have made our institutions evolve to adapt to the changing needs of the country. These changes are demanded by people, who call for better quality and more transparent, efficient and extensive services

The economic effect of infrastructure investments varies not only according to the sector, but also according to their design, location and opportunity. Not every type of infrastructure investment produces positive effects, only investments in infrastructure that is efficiently provided and for which there is a demand.

A common denominator of the situation in the different countries of South American is undoubtedly the lack of availability of financial resources to develop transportation infrastructure works, whether to meet internal needs or to contribute to bilateral or multilateral integration processes.

Likewise, border zones must be economically and culturally integrated with the other regions of the country. To such effect, an adequate physical integration is necessary, that is, transportation infrastructure must also take into consideration the country's integration with the neighboring countries to facilitate domestic and international trade.

Since public investment is unlikely to meet all the country's investment requirements regarding infrastructure development, priority should be given to the promotion of new financing systems: private investment because public resources should be distributed to the attention of the needs of all economic sectors in which the State intervenes.

Concession is one of the mechanisms presently used for the promotion of private investment in services and public works. The State uses this mechanism to entrust the development of utilities to private entities under a legal system that must govern said development. The Concession creates a mechanism for combining public and private resources to ensure more efficient use and adequate for the first performance for the latter.

This thesis contains a general presentation about road concessions and the situation of the transportation sector in Peru, stressing roads in border zones, as well as a model to evaluate the concession for the Sullana - El Alamor road (border with Ecuador).

## **INTRODUCCION**

En un mundo donde las distancias económicas son más importantes que las distancias geográficas, no basta tener una ubicación privilegiada para poder ser competitivos en la provisión de bienes y servicios, así como en el desarrollo integral y bienestar de los pueblos que integran el país. La geografía económica está determinada por los costos de tiempo y movimiento de los bienes y servicios desde su producción a los mercados de destino.

Los Gobiernos pueden jugar un papel positivo en la era de la competencia global, ayudando a crear un clima de estabilidad, articulando una visión hacia la cual debe dirigirse la economía del país con el fin de obtener mejoras en la calidad de vida de la población, creando un contexto que fomente la innovación y las mejoras de los servicios, reforzando el proceso de desarrollo de los clusters o agrupación de empresas que establecen vínculos de interdependencia funcional para el desarrollo de sus procesos productivos y para la obtención de determinados productos, y facilitando los insumos básicos incluyendo infraestructura de apoyo al comercio.

El transporte se ha convertido en uno de los factores de éxito para el desarrollo de la economía del país, principalmente de las empresas, haciéndose indispensable la promoción de cambios estructurales en la infraestructura de apoyo al comercio internacional.

Como es imposible que la inversión pública satisfaga el 100% de los requerimientos de inversión del país en el desarrollo de la infraestructura, es política del Gobierno Nacional dar prioridad a la promoción de nuevos esquemas de financiamiento: la inversión privada, que impulse el incremento de la producción, de la exportación y del empleo que genera tanto la producción como la exportación.

Es objetivo del presente trabajo, proponer una alternativa para apoyar el comercio e intercambio internacional del país y elevar el nivel de vida de las poblaciones de las zonas fronterizas mediante el desarrollo productivo (incluyendo el desarrollo turístico)

en armonía con la conservación del medio ambiente, en el marco del proceso de integración.

En el primer capítulo del presente trabajo, se presenta los antecedentes de la importancia de la infraestructura de transporte en el desarrollo de las actividades económicas del país, así como la necesidad de interconexión de vías entre los países de América Latina.

En el segundo capítulo, se presenta el marco teórico de las concesiones (definición, tipo, modalidades de contrato, etc.), teniendo en cuenta que en la actualidad es empleado para la promoción de la inversión privada en los servicios públicos y el enfoque principal del presente trabajo es la concesión de carreteras.

En el tercer capítulo, se presenta el estado actual del sector transporte en el Perú, iniciando con una vista general del sector transporte en América Latina, continuando con Perú, principalmente se enfoca lo referente a la infraestructura vial y su modalidad de financiamiento.

En el cuarto capítulo, se hace un análisis del sistema de concesiones en el Perú: marco legal, modalidades de otorgamiento, entidades que participan en las concesiones, entre otros.

Finalmente, en el último capítulo, se hace un caso práctico de análisis técnico - financiero para una posible concesión de la carretera de frontera con Ecuador: Sullana – El Alamor..

## **CAPITULO 1**

### **ANTECEDENTES**

## **1.1 Integración Económica en América Latina.**

La integración económica en América Latina ha revolucionado para estar acorde con los tiempos de la globalización económica en la producción, financiamiento, y distribución de bienes y servicios. La integración esta concebida como una plataforma para la inserción competitiva a los mercados internacionales donde el comercio y la inversión del grupo de países que se asocian en un bloque comercial están abiertos al intercambio de bienes y servicios y de capitales con el resto del mundo.

El proceso de integración en América Latina tiene como resultado más visible la expansión del comercio, que ha estado acompañada de una substancial movilización de las personas de la región, y de la multiplicación de la inversión extranjera que cruza continentes o simplemente las fronteras de los países vecinos atraídos por las externalidades (beneficios de un bien sin haber participado en su financiación) o economías a escala ofrecidas por los espacios económicos ampliados; este fenómeno en combinación con el agudo deterioro o ausencia de infraestructura, ha ampliado las brechas de infraestructura económica en general y de transporte en particular.

La modernización de la infraestructura física de transporte en toda la región de América Latina esta entrando en una nueva fase, caracterizándose por la convergencia de las políticas nacionales hacia una mayor participación del sector privado en el financiamiento, desarrollo y operación de los servicios de infraestructura y con un alcance regional.

“En efecto, la naturaleza misma de la infraestructura de transporte está cambiando de sistemas nacionales y aislados hacia verdaderos sistemas regionales de transporte con el doble propósito de, por un lado mejorar la competitividad internacional de las exportaciones latinoamericanas, y por el otro, de facilitar el tránsito de mercancías, la circulación de personas y el fortalecimiento de las interrelaciones económicas dentro del espacio ampliado por la integración.

Dentro de este contexto esta surgiendo en América Latina la interconexión de las redes regionales de infraestructura, y en algunos casos rutas interoceánicas.

Existe consenso entre los gobernantes de la región, que el dinámico crecimiento del comercio solamente puede ser atendido por redes regionales de transporte que requieren en primer lugar substanciales mejorías a las interconexiones de países y en segundo lugar a modernizar e introducir las innovaciones técnicas, incluyendo la construcción de terminales multimodales de transporte, lo cual requiere de cuantiosas inversiones.”<sup>1</sup>

## **1.2 Infraestructura de Transporte Terrestre en el Perú.**

El Perú cuenta con un déficit de infraestructura de transporte terrestre, sólo 11,421 km de los 78,397 km<sup>2</sup> de carretera se encuentran asfaltadas. Tenemos excesiva demanda de infraestructura versus la capacidad de financiamiento, e insuficientes recursos asignados para el mantenimiento vial.

En cuanto a la red de carreteras, según cálculos del Banco Mundial (2000) se requieren US\$ 2,500 millones para poner en condiciones óptimas la red nacional (sin alterar la superficie de las carreteras existentes). Dicho monto se elevaría a US\$ 5,200 millones si adicionalmente se necesitara habilitar carreteras que no están pavimentadas.

Por otro lado, un componente de los planes binacionales de desarrollo de las regiones fronterizas, por ejemplo Perú – Ecuador, es la implementación de infraestructuras de transporte que apoyen la integración física y sirvan de soporte al desarrollo del área fronteriza.

Durante los últimos años, Perú ha emprendido acciones tendientes a profundizar la integración económica y social en el nivel regional, destacándose las actividades correspondientes a los compromisos asumidos en el Acuerdo de Paz con Ecuador en 1998, así como aquéllas de la Iniciativa de Integración Regional Sudamericana (IIRSA). IIRSA se desarrolla desde al año 2000 con el apoyo del Banco Interamericano de Desarrollo, la Corporación Andina de Fomento (CAF) y Fonplata, siguiendo el mandato de los Presidentes de la región de integrar la infraestructura de transporte, energía y telecomunicaciones y promover el desarrollo económico y social en Ejes de integración y desarrollo (EID), que

---

<sup>1</sup> “La Infraestructura de Transporte en América Latina”. Arturo Vega Aguirre, BID-1997.

<sup>2</sup> “Plan Intermodal de Transportes 2004-2023”. Ministerio de Transportes y Comunicaciones - 2005.

concentran los proyectos de infraestructura de integración. Perú está en el área de influencia de cuatro de los nueve EID identificados: Andino, Interoceánico, Perú–Brasil–Bolivia y Amazonas.<sup>3</sup>

### **1.3 Participación de la Entidad Privada.**

La participación del sector privado en sectores de infraestructura es una tendencia actual en numerosas experiencias internacionales, basado tanto en la eficiencia relativa del sector privado para proveer esos servicios como en las restricciones financieras a las cuales se enfrentan los gobiernos de los países en desarrollo.

Como es imposible que la inversión pública satisfaga el 100% de los requerimientos de inversión del país en el desarrollo de la infraestructura, es por esta razón, política del Gobierno Nacional dar prioridad a la promoción de la inversión privada, que impulse el incremento de la producción, de la exportación y del empleo. En este punto es necesario precisar dos cosas:

- ✓ Primero, que la venta del patrimonio del Estado no es hoy el mecanismo principal de promoción de la inversión privada. Tenemos otras modalidades hasta hoy no explotadas en gran escala, tales como las concesiones, el usufructo, la asociación en participación, la formación de empresas mixtas, los contratos de gestión, joint ventures, y los acuerdos de asociación.
- ✓ Segundo, que como resultado de experiencias sociales, la promoción de la inversión privada en proyectos públicos utilizará un nuevo enfoque. Se buscará construir consensos sociales mediante la comunicación, el diálogo y la concertación y deben asegurarse beneficios concretos a las zonas y localidades aledañas a ellos.

La Concesión es uno de los mecanismos empleados en la actualidad para la promoción de la inversión privada en los servicios públicos. Mediante este mecanismo, el Estado delega la ejecución de la prestación de los servicios

---

<sup>3</sup> “Pasos de Frontera Perú IIRSA”. BID-2005.

públicos en entidades privadas, asignándoles al efecto un régimen jurídico bajo el cual debe regirse dicha actuación. Sin embargo, el Estado no se limita a establecer el marco normativo para la gestión de las entidades privadas que obtengan la concesión del servicio o servicios públicos. El Estado, además del otorgamiento del marco normativo, se ocupa de controlar la gestión que desarrollen los concesionarios privados; esto es, ejerce una supervisión de la ejecución de la prestación de los servicios públicos que haya delegado en entes particulares.

Este poder de controlar a favor del Estado es un poder originario, por cuanto, aún cuando la ejecución de la prestación del servicio se otorgue en concesión a empresas privadas, el servicio prestado sigue siendo un servicio público y, en consecuencia, el Estado se mantiene como titular y garante de la prestación de los referidos servicios.

La Concesión es temporal. El que la Concesión sea un derecho de carácter temporal implica que el término de la misma está condicionado a un determinado plazo. En principio, la duración o vigencia de la Concesión debe establecerse por un período suficientemente razonable.

#### **1.4 Inversión en Infraestructura y Crecimiento Económico.**

“La infraestructura es un componente importante para el crecimiento económico, pues no sólo provee servicios directos, sino que también posibilita el desarrollo de otras actividades, disminuye costos de producción, aumenta la productividad de los insumos, permite el acceso a nuevos mercados y mejora la calidad de vida. En este sentido las externalidades o efectos indirectos de la infraestructura eficientemente suministrada generan un mayor nivel de inversión privada y, a su vez, un mayor nivel de producto.”<sup>4</sup>

Ciertamente estos efectos dependen además del nivel previo del stock de capital de infraestructura como de la calidad del servicio que suministra. En el largo plazo el impacto final de un mayor stock de capital en infraestructura se ve

---

<sup>4</sup>“Hacia un Programa de Obras Públicas Ampliado: beneficios y requisitos fiscales”. Documento de Trabajo N° 65, Fundación de Investigaciones Económicas Latinoamericanas, Argentina - 2000.



reflejado en un aumento en el nivel de producto, así como también se puede incrementar la tasa de crecimiento económico, reducir la pobreza y mejorar la sustentabilidad ambiental.

Obviamente, no cualquier tipo de inversión en infraestructura genera efectos positivos, sino sólo aquella que es provista eficientemente y para la cuál existe una demanda; en el caso contrario la inversión puede incidir en forma negativa en la productividad por medio de deseconomías de congestión o del desvío de recursos en obras de ampliación de infraestructura prematuras o sobredimensionadas, compitiendo con necesidades de financiamiento del sector privado y absorbiendo recursos que podrían haberse utilizado para otras obras, ampliación o mantenimiento. De hecho, los gastos en mantenimiento en general son menospreciados provocando deseconomías y desgastes prematuros, sobretodo en los países en desarrollo.

En particular la existencia de externalidades produce que la valuación de un proyecto dado desde la óptica del sector privado difiera de la valuación social que sí computa esos efectos externos. La diferencia entre la valuación privada y social provoca que o bien el sector privado directamente no provea los servicios de infraestructura, o bien lo haga de manera ineficiente (cuando las externalidades son positivas la provisión privada termina produciendo cantidades menores a las socialmente óptima).

El efecto económico de las inversiones en infraestructura varía no sólo según el sector, sino también de acuerdo con su diseño, ubicación y oportunidad. La eficacia de esta clase de inversiones, el que proporcionen o no los servicios que los usuarios valoran, es decir, que respondan a la demanda efectiva depende de características como la calidad y la fiabilidad, así como de la cantidad. Es esencial que la oferta de servicios corresponda exactamente a la demanda. Por último, la eficiencia con que se prestan los servicios de infraestructura es también fundamental para que se materialicen los posibles rendimientos.

En cuanto a la relación entre el capital en infraestructura y el crecimiento económico, en la mayoría de los trabajos se ha encontrado una fuerte correlación positiva. Correlación positiva no implica causalidad. Las altas tasas de retorno halladas en algunos de ellos resultan poco creíbles, más si se tiene en cuenta que numerosos efectos de la inversión en infraestructura no son

cuantificables ya que usualmente no son captados en el PBI, tales como ahorro en tiempo, vidas salvadas, mayor seguridad y un ambiente más sano.

## **1.5 Alcance de la Participación Privada.**

“Entre las principales razones por las cuales el estado ha buscado la participación del sector privado en infraestructura se encuentran: capacidad y experiencia de administración (por ejemplo: toma rápida y flexible de decisiones, estructura de incentivos bien definidas), eficiencia productiva (menores costos de producción y provisión), eficiencia dinámica (debido a los incentivos a invertir y mantener el capital), atención a los usuarios (se adaptan rápidamente a las necesidades del cliente), autonomía financiera (la participación del sector privado reduce el déficit del gobierno a través de menores gastos operativos y servicios de la deuda).

De acuerdo a las características del servicio de infraestructura existen distintas opciones para que el sector privado intervenga. En particular, para asignar tareas entre el sector público y el sector privado son importantes las condiciones del mercado, es decir naturaleza del servicio (bien público o privado), las condiciones de producción (por ejemplo si existen importantes costos hundidos), necesidades de coordinación, externalidades, características de los usuarios (acceso a la información, existencia de sustitutos, etc.) y por último los objetivos sociales, que no constituyen un motivo económico pero pueden ser incorporados al análisis (ejemplo, servicio universal).”<sup>5</sup>

Entre las distintas opciones para la introducción del sector privado en infraestructura, básicamente se tiene: contratación de servicios de terceros, concesiones, privatizaciones (totales o parciales), entre otros. La posibilidad de recurrir a medios alternativos de construcción y financiamiento depende del perfil de cada proyecto. Una forma de financiar estos proyectos es utilizar el aporte del gobierno por la diferencia entre la disposición a pagar de los usuarios y el beneficio social. Este aporte puede tomar la forma de un subsidio que suplemente al precio o tarifa del servicio, y este subsidio puede ser contingente a

---

<sup>5</sup> “Hacia un Programa de Obras Públicas Ampliado: beneficios y requisitos fiscales”. Documento de Trabajo N° 65, Fundación de Investigaciones Económicas Latinoamericanas, Argentina - 2000.

la provisión efectiva del servicio subsidiado. De esta forma se evitan problemas de cofinanciamiento o garantías (aunque no todos, ya que el subsidio por unidad de servicio debe estar garantizado). La principal desventaja de este método es que la magnitud de algunos proyectos puede generar inconvenientes a la hora de encontrar constructores-operadores ya que deben tener acceso a importantes montos para financiar las obras.

Adicionalmente, en varios de los casos de obra pública pura es difícil determinar el alcance de la definición de usuario o beneficiario y aprovechar su disposición a pagar. La experiencia internacional muestra una variada gama de contratos de construcción y financiamiento de obra pública.

## **CAPITULO 2**

### **MARCO TEORICO**

## **2.1 Modalidades de participación de la Inversión Privada en Proyectos Públicos.**

Existen varias modalidades Societarias y/o Contractuales, diferentes grados de complejidad y diferentes grados de participación privada. Las principales formas y más comunes son:

- ✓ Venta de activos.
- ✓ Concesiones.
- ✓ Asociación en Participación.
- ✓ Contrato de Gestión o Arrendamiento.
- ✓ Joint Venture.
- ✓ Especialización de Servicios (Outsourcing).
- ✓ Otras permitidas por las leyes.

Las modalidades no son taxativas y normalmente se entrelazan unas con otras. Con un marco jurídico claro y transparente, el Estado puede facilitar opciones a la medida de acuerdo a la realidad del país correspondiente y de cada zona.

## **2.2 Ventajas y restricciones provenientes de la participación privada.**

Dentro de las ventajas, podemos mencionar:

- ✓ Operación eficiente.
- ✓ Autofinanciamiento de los sistemas.
- ✓ Precios regulados.
- ✓ Inversión y mantenimiento.
- ✓ Acceso a nuevas tecnologías.
- ✓ La motivación del Sector Privado (utilidad).
- ✓ Responsabilidad.
- ✓ Agilidad de ejecución de proyectos.

Restricciones:

A pesar de las ventajas enunciadas anteriormente una simple transferencia a los particulares no garantiza la eficiencia en la prestación de los servicios.

Para garantizar el éxito de la participación privada se deben tener en cuenta los siguientes factores:

- ✓ Una adecuada Competencia.
- ✓ Una adecuada Regulación.
- ✓ Un Sistema Tarifario Eficiente (Realista).
- ✓ Una equilibrada relación entre los Particulares y el Estado.

### **2.3 Definición de Concesiones.**

Es un tipo de contrato celebrado por la autoridad pública competente por medio de los cuales una persona jurídica llamada concesionario asume la obligación de construir, operar y mantener una obra o bien destinados al servicio, al uso público o a la promoción del desarrollo, o la de gestionar, mejorar u organizar un servicio público, incluyendo la ejecución de las actividades necesarias para el adecuado funcionamiento o la prestación de la obra o del servicio, por su cuenta y riesgo, y bajo la supervisión y el control de la autoridad concedente, a cambio del derecho a explotar la obra o el servicio y de percibir el producto de las tarifas, precios, peajes, alquileres, valorización de inmuebles, subsidios, ganancias compartidas con algún ente público u otra fórmula establecida en los contratos correspondientes, durante un tiempo determinado, suficiente para recuperar la inversión.

Las Concesiones se enmarcan dentro del concepto de desarrollo sustentable, entendido como "el proceso de mejoramiento sostenido y equitativo de la calidad de vida de las personas, fundado en medidas apropiadas de conservación y protección del medio ambiente, de manera de no comprometer las expectativas de las generaciones futuras"

#### **Definición Legal:**

*"Entiéndase por Concesión al acto administrativo por el cual el Estado otorga a personas jurídicas nacionales o extranjeras la ejecución y explotación de determinadas obras públicas de infraestructura o la prestación de determinados servicios públicos por un plazo establecido".<sup>6</sup>*

---

<sup>6</sup> "Derecho Minero y Concesión". Martín Belaúnde, Editorial San Marcos, Lima – 1998.

El Contrato de Concesión le permite al particular desempeñar actividades que son propias del Estado, porque persiguen la satisfacción de intereses generales. La particularidad de este contrato es que son los particulares los que pagan el precio del contrato, ya que es el concesionario el que presta el servicio y el que se encarga de realizar el cobro respectivo; el Estado no paga al contratista, pero una vez se vence el plazo de la concesión, los bienes vuelven al dominio del Estado.

#### **2.4 Beneficios para el Estado, proveniente de las Concesiones.**

- ✓ Captación de recursos privados para ayudar a financiar el desarrollo de las obras públicas futuras.
- ✓ Externalización de la construcción y la explotación de las obras de infraestructura pública, buscando niveles de servicios óptimos por los cuales los usuarios estén dispuestos a pagar.
- ✓ Liberación de recursos públicos para orientarlos a proyectos y programas de alta rentabilidad social.
- ✓ Reducción de los riesgos que asume el Estado en la realización de los diferentes proyectos de infraestructura.
- ✓ Se obtienen los beneficios de la competencia.
- ✓ Aumenta la eficiencia en la construcción y operación de proyectos y servicios.

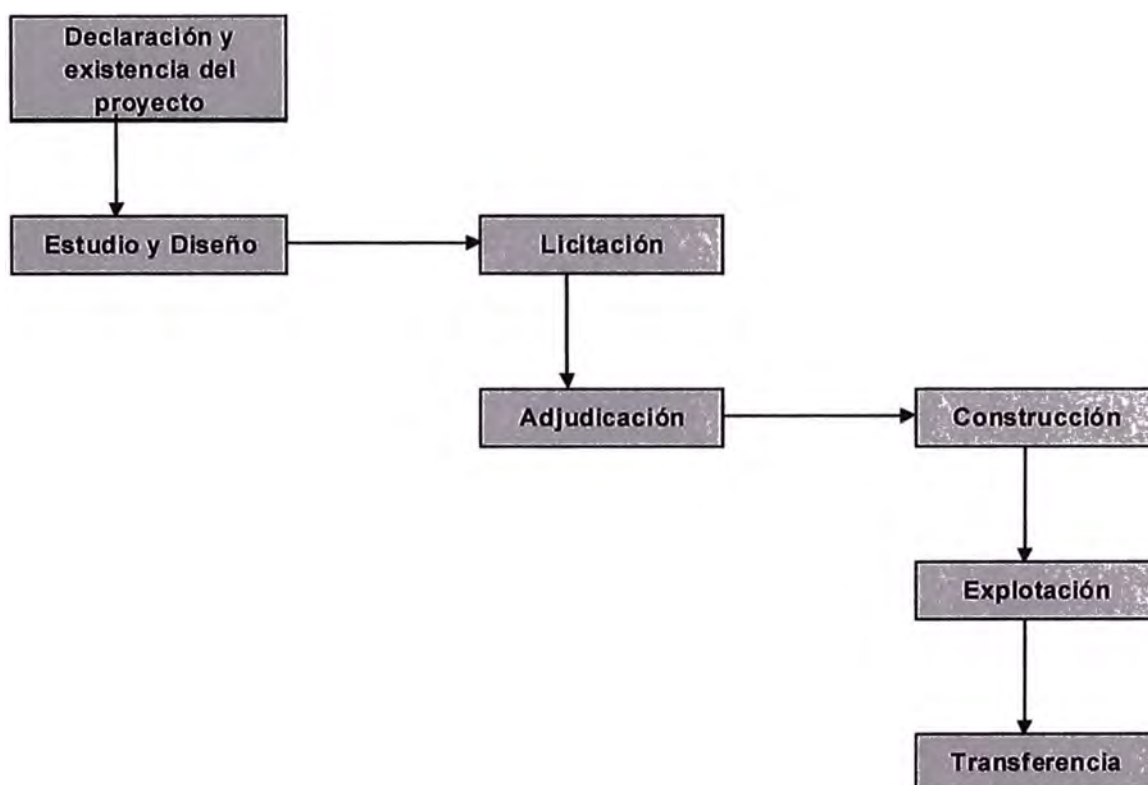
#### **2.5 Clases de Concesiones: Según su objeto.**

La Concesión es el contrato mediante el cual el Estado otorga a los particulares:

- (i) La gestión y prestación de una actividad considerada como servicio público.

- (ii) El derecho a la construcción, reparación, conservación y explotación de una obra pública de infraestructura, bajo su cuenta propia y riesgo, construida sobre bienes de dominio público, sujeta a un plazo determinado y sometida a un régimen regulatorio, en que el pago de la inversión y costos operacionales se efectúa por los usuarios.

## 2.6 Ciclo de desarrollo para una Concesión.



### **Declaración y Existencia del Proyecto.**

En un marco legal claramente establecido, el Estado y los inversionistas privados entablan relaciones destinadas a generar dos tipos de proyectos, de acuerdo a su origen: los de procedencia pública y los de origen privado, ambos viables económicamente y dotados de una rentabilidad social razonable para el Estado.

### **Estudio y Diseño.**

Antes de licitarse, cada proyecto es objeto de estudios realizados por un equipo multidisciplinario de profesionales del Estado.



### **Licitación y Adjudicación.**

En esta etapa se realiza el llamado a licitación pública a través del Diario Oficial y diarios de circulación nacional. Posteriormente se reciben, estudian y evalúan las ofertas y, en último término, se adjudica la Concesión al consorcio que resulte seleccionado.

En la etapa de evaluación de ofertas económicas participan los consorcios cuyas propuestas fueron aprobadas en la evaluación técnica. La Concesión se la adjudica el consorcio que presente la oferta más conveniente, considerando los factores y ponderaciones que se establecen en las Bases de Licitación para cada proyecto y que pueden ser los siguientes:

- ✓ Estructura de tarifas.
- ✓ Subsidio del Estado al Consorcio.
- ✓ Plazo de Concesión.
- ✓ Ingresos mínimos garantizados por el Estado.
- ✓ Pagos ofrecidos por el Consorcio al Estado por infraestructura existente.
- ✓ Grado de compromiso de riesgo que asume el Consorcio durante la construcción de la obra.
- ✓ Calidad de la oferta técnica en sus aspectos de ingeniería básica y conceptual.
- ✓ Oferta del Consorcio para pagar montos extraordinarios al Estado, o reducir el precio de las tarifas cuando la rentabilidad de patrimonio sobre activos exceda una tasa de rentabilidad contractualmente acordada.
- ✓ Calificación de otros servicios adicionales, útiles y necesarios.

El proceso de adjudicación termina una vez que el Consorcio ganador haya constituido la Sociedad Concesionaria.

### **Construcción y Explotación.**

El Consorcio debe constituir la Sociedad Concesionaria. Después de ello, puede proceder a la construcción de las obras sobre la base de los proyectos de ingeniería aprobados.

Concluidas las obras, comienza la fase de explotación del servicio de Concesión. En este período comienza la recaudación de tarifas, donde los usuarios pagan por el uso de la nueva infraestructura.

Para salvaguardar los derechos del Estado, se prevé que la puesta en funcionamiento de la obra es autorizada previa comprobación de su ajuste a los proyectos y especificaciones técnicas. No obstante pueden autorizarse puestas en servicios provisionales y parciales.

### **Transferencia**

La Sociedad Concesionaria al término del plazo de la Concesión, devuelve al Estado el Bien o Servicio, quien asume nuevamente la responsabilidad de operarlo.

## **2.7 Tipos de contrataciones en las Concesiones**

Tenemos los siguientes tipos de contrataciones:

- i.- **BOT (Build, Operate, Transfer):** Construir, Operar, Transferir. El operador privado realiza las inversiones en infraestructura, las mantiene y opera. La responsabilidad de la operación del sistema pasa al privado.

Al finalizar el periodo de Concesión, el sistema es transferido a la entidad gubernamental, quien asume nuevamente la responsabilidad de operarlo.

- ii.- **BOOT (Build, Owner, Operate, Transfer):** Construir, Poseer en Propiedad, Operar, Transferir. Tiene la misma estructura que el BOT pero el privado tiene el derecho de propiedad sobre el sistema.

“La literatura disponible indica que los esquemas BOOT tienen normalmente las siguientes características:

- a) una sociedad privada construye activos de infraestructura que tradicionalmente han estado asociados con la inversión realizada por el gobierno general y las sociedades no financieras públicas;
- b) legalmente dicha sociedad es propietaria y opera esos activos por un tiempo definido y,
- c) la sociedad privada transfiere la infraestructura al gobierno al término del contrato, que usualmente tiene una vigencia inferior a la vida útil del activo.

En general se señala que este tipo de contratos persigue los siguientes objetivos por parte del gobierno:

- a) reducir el endeudamiento del sector público,
- b) promover la eficiencia en el financiamiento, la ejecución de los proyectos y la gestión de servicios y,
- c) distribuir el costo de los nuevos activos a través del tiempo en que son utilizados, para evitar los altos costos iniciales de la formación bruta de capital fijo realizada directamente por el propio gobierno.

En esencia, estos esquemas son un mecanismo para que el gobierno pueda llevar a cabo proyectos de inversión en capital fijo que permitan mejorar y ampliar los servicios que ofrece, pero en los cuales el gasto de capital en el presente se transforma en un compromiso de gasto en el futuro.”<sup>7</sup>

En los tipos de contrato BOT y BOOT, se asigna responsabilidades a ambas partes, siendo las siguientes:

**Entidad Pública:** Fiscalizar la ejecución de las obras y gestión de los servicios, definir las tarifas según reglamentación, obtener las licencias necesarias para la construcción de las obras y supervisar la calidad.

**Privado:** Financiar y ejecutar las obras en el plazo definido y bajo su propio riesgo, asegurar servicio en el perímetro definido y con la calidad acordada, conservar en buen estado de funcionamiento las obras e instalaciones y recaudar tarifas.

- iii.- **BOO (Build, Owner, Operate):** Construir, Poseer en Propiedad, Operar. En este tipo de contrato, el operador privado además de tener la propiedad del sistema como en el caso del BOOT, no está obligado a transferir su inversión.

En el tipo de contrato BOO, se asigna responsabilidades a ambas partes, siendo las siguientes:

---

<sup>7</sup> “Concesiones para financiar y operar infraestructura pública por parte del sector privado”. Marian Cover, Banco Central de Costa Rica - 2003.

Entidad Pública: Fiscalizar la ejecución de las obras y gestión de los servicios, definir las tarifas según reglamentación y supervisar la calidad.

Privado: Financiar y ejecutar las obras en el plazo definido y bajo su propio riesgo, asegurar servicio en el perímetro definido y con la calidad acordada, conservar en buen estado de funcionamiento las obras e instalaciones y recaudar tarifas.

- iv.- **BTO (Build, Transfer, Operate):** Construir, Transferir, Operar. El sector privado financia y construye, y transfiere inmediatamente la propiedad al sector público, pero se conserva el derecho de hacerla funcionar por un período de tiempo específico.
- v.- **BLT (Build, Lease or Rent, Transfer):** Construir, Alquilar, Transferir. Es una variación de los contratos BOT, donde además de las obligaciones de los proyectos del BOT, la entidad privada alquila los activos físicos en los cuales la facilidad está situada para la duración del acuerdo.
- vi.- **DBFO (Design, Build, Finance, Operate):** Diseñar, Construir, Financiar, Operar. Esta modalidad es similar al tipo BOO, también exige la propiedad de la facilidad de la infraestructura por el sector privado, y en cuál asume el sector privado la responsabilidad adicional del diseño de la facilidad.
- vii.- **ROT (Rehabilitate, Operate, Transfer):** Rehabilitar, Operar, Transferir. Esta modalidad es una variante del tipo BOT, el operador privado obtiene la Concesión de una infraestructura ya existente para su rehabilitación, mejora o ampliación, operación y posterior transferencia.

Entre otras variantes de los contratos BOT y sistemas afines.

## **2.8 Diferencia de la Concesión con otras Modalidades.**

### **Con el Contrato de Obra Pública:**

En el Contrato de Obra Pública, la Administración abona directamente al contratista el importe convenido como contraprestación por la ejecución de la obra, tras lo cual queda en poder de la Administración, la que se encargará de

modo directo de su explotación, sólo crea relaciones jurídicas entre el Estado y el Constructor.

En la Concesión de Obra Pública se otorga al concesionario un derecho temporal para explotar la obra pública ejecutada y a percibir el cobro de las tarifas pagadas por los usuarios de la obra. En la Concesión las relaciones jurídicas exceden ese marco y se extienden a la etapa de administración de la obra una vez concluida.

#### **Con las Autorizaciones, Licencias y Permisos:**

La Autorización, Licencia o Permiso consiste en la remoción de limitaciones al ejercicio de derechos y facultades que el particular ya poseía, pero mantenido en estado potencial por limitaciones anteriormente impuestas por la propia Administración.

La Concesión delega al particular el ejercicio directo de facultades y potestades que originariamente obran dentro del ámbito de competencia del Estado, por lo que se configura como un acto constitutivo de facultades y derechos a favor del particular.

### **2.9 Factores claves que garantizan el éxito de una Concesión.**

En este acápite, podemos mencionar los siguientes factores:

- a) **Estabilidad política, económica y normativas** del país. Un conjunto esencial para atraer capitales extranjeros a la actividad.
- b) **Respaldo de todos los sectores de la ciudadanía** frente a las acciones genera, también, estabilidad y confianza entre los inversionistas potenciales.
- c) **Marcos normativos** que regulan y controlan los contratos de concesiones a la inversión extranjera y a la banca, los que debieran ser ampliamente transparentes y efectivos, cubriendo cada uno de los detalles o eventualidades del proceso.

- d) **Confianza en el sector público** que tengan los inversionistas respecto de la capacidad y rectitud de las autoridades económicas y de los organismos reguladores, frente a costos, tiempo y niveles de servicios pactados y estimados.

Luego de alcanzar todos estos factores, aún quedan tareas importantes como el hecho de realizar una adecuada promoción de los proyectos, con el objeto de atraer gran cantidad de inversionistas, capaces tanto en lo económico como en lo técnico, para la realización del proyecto con las mejores condiciones para el Estado.

Ahora bien, para que un proyecto sea concesionable debe garantizar un determinado nivel de rentabilidad privada y social, es decir, alta calidad que se demuestre en tener resueltos los principales problemas técnicos que su ejecución involucra de antemano.

Así, queda absolutamente claro que todos los proyectos debieran ser conocidos con anticipación de parte de la entidad licitante, evitando al máximo todo imprevisto.

## **CAPITULO 3**

### **EL SECTOR TRANSPORTE EN EL PERU**

### **3.1 Infraestructura de Transporte en América Latina.**

El papel que juega la infraestructura en el desarrollo de América Latina en general y de cada país que la compone en particular, es fundamental, ya que ella puede potenciar o impedir su desarrollo.

De todos los sectores que hemos considerado dentro de infraestructura y que son telecomunicaciones, energía, transporte, agua y alcantarillado; se observa que a nivel latinoamericano es en infraestructura de transporte donde se encuentran las mayores carencias.

La infraestructura de transporte se refiere a la infraestructura vial, portuaria y aeroportuaria, la cual es determinante en el desarrollo del comercio y comunicación de los países latinoamericanos entre sí y con el resto de los países del mundo, es decir, es determinante de su competitividad.

Frente a esta situación los gobiernos requieren invertir grandes sumas de dinero en el desarrollo de estas áreas. Sin embargo, los gobiernos no cuentan con esos recursos financieros, por lo que algunos gobiernos ya han dado pasos para incorporar al sector privado en el financiamiento de los proyectos de infraestructura.

“Un denominador común de la situación de los diferentes países de América del Sur lo es, sin lugar a duda, la falta de disponibilidad de recursos para encarar obras de infraestructura de transporte, sean éstas destinadas a dar satisfacción a necesidades internas o a contribuir con los procesos de integración bilateral o multilateral.”<sup>8</sup>

No cabe duda que la existencia de redes de infraestructura de transporte concebidas teniendo en cuenta un marco regional contribuye al incremento del intercambio comercial, al movimiento internacional de personas, a la valorización de las zonas comparativamente subdesarrolladas y a la unificación del mercado interior de los países que impulsan procesos de integración económica. Por esta razón, desde los orígenes de los procesos de integración sectorial o económica,

---

<sup>8</sup> “Seminario Interamericano de Infraestructura de Transporte como Factor de Integración”. Departamento de Desarrollo Regional y Medio Ambiente de la OEA, Washington - 1995.



que se desarrollaron en América del Sur, los países impulsaron la coordinación de acciones para alcanzar, en materia de infraestructura de transporte, la complementariedad de aquellos proyectos nacionales que aseguren la vinculación a nivel regional. La necesidad de coordinar acciones tendientes a promover en forma conjunta el financiamiento de proyectos de interés supranacional ante los organismos de crédito externo, fue la causa principal de la definición, a nivel del Cono Sur y del Pacto Andino, de redes de infraestructura de transporte de interés regional.

Con la integración efectiva de los países en bloques económicos, en Latinoamérica se esperan cambios importantes en la demanda por transporte.

Asimismo, en esta región, con la apertura y globalización de los mercados, se tenderá a una fuerte relocalización de actividades. En especial, dependiendo del nivel cultural y educativo de la mano de obra y de la concentración de los mercados.

Los costos de provisión y la calidad de los servicios de utilidad pública y transporte son altamente relevantes para la productividad, el crecimiento del PBI y la competitividad de los países, y también para el desarrollo y la integración económica de América Latina.

Los servicios de transporte que hacen uso de la infraestructura tienen un impacto sobre la estructura de costos de las empresas, puesto que su disponibilidad y calidad permiten a que las cadenas logísticas sean más eficientes.

A nivel macroeconómico las inversiones en transporte (infraestructura y servicios) tienen una tasa de retorno social elevada.

A nivel microeconómico las mejoras en el transporte:

- ✓ Reducen costos de producción.
- ✓ Incrementan el acceso a mercados y a diversificación de productos.
- ✓ Facilitan el desarrollo de la agricultura y de la industria.

En América Latina, las deficiencias de carácter operativo, administrativo e institucional del sistema de transporte, constituyen un obstáculo para el uso

eficiente de la red de infraestructura física existente (carreteras, puertos, ferrocarriles y vías de navegación).

“La infraestructura es una condición necesaria, pero por sí sola, es insuficiente para generar el desarrollo. El desarrollo depende también de otros componentes cruciales como la calidad de las instituciones, el cuidadoso diseño y aplicación de las políticas económicas, la apertura comercial, la planificación del desarrollo sustentable, la regulación económica, la seguridad para la inversión privada, el acceso al financiamiento, el desarrollo del capital humano, y adecuados criterios de evaluación de proyectos y asignación de recursos escasos.

Por otra parte, no siempre es posible justificar mayores inversiones en las redes viales latinoamericanas, puesto que, las bajas tasas de propiedad de vehículos conducen a bajos volúmenes potenciales de tránsito, y sin un tránsito adecuado una inversión en caminos no rinde. Los costos de capitales son también altos en la mayoría de los países de la región. Todo eso traduce en que, sin que se hagan sacrificios, invirtiendo escasos capitales en proyectos de muy bajos retornos en el corto plazo, en América Latina no habrá redes viales de la calidad y cantidad que necesita para poder desarrollarse en el mediano plazo.”<sup>9</sup>

América Latina tiene un interesante potencial para continuar con las concesiones viales. Acelerar o no el proceso y su eventual continuidad o no, por cierto que corresponde decidirlo a cada país, lo mismo que hacerlo con conocimientos propios o solicitando asesoría de quienes ya han acumulado experiencias.

### **Integración Vial**

“La Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) es una iniciativa multinacional que involucra, por primera vez, a los doce países de América del Sur. Nace como resultado de la Reunión de Presidentes de América del Sur, llevada a cabo en la ciudad de Brasilia, República Federativa del Brasil, entre el 31 de agosto y el 1 de setiembre de 2000.

IIRSA pretende establecer las vías de decisión política así como los mecanismos que permitan una integración de la infraestructura del subcontinente

---

<sup>9</sup> “Infraestructura, Transporte e Integración: La relación con el desarrollo productivo y la competitividad regional”. Boletín N° 41 de la Facilitación del Comercio y el Transporte en América Latina y El Caribe, CEPAL, Chile – Marzo 2004.

sudamericano – transportes, energía y de telecomunicaciones - como elemento central para el desarrollo económico y social de las regiones interiores del subcontinente, su integración efectiva con otros polos de desarrollo sudamericanos y su inserción competitiva con el resto del mundo.”<sup>10</sup>

La iniciativa IIRSA significó un salto cualitativo de importancia en la manera en que los países de la región decidieron profundizar los procesos de integración. La definición y adopción de los Ejes de Integración y Desarrollo como estructuradores de la integración, supera los criterios de los bloques económicos presentes en la región e implica que la planificación y ejecución de la infraestructura de vinculación se aborda con criterios multinacionales que tienden a maximizar el retorno de los emprendimientos y a potenciar el uso más eficiente del medio carretero, superando la visión del desarrollo de la infraestructura fronteras adentro.

En el marco de IIRSA, los gobiernos han conformado una cartera consensuada en 10 Ejes de Integración y Desarrollo (EID) de 514 proyectos de infraestructura de transporte, energía y comunicaciones, que se encuentran agrupados en 47 grupos de proyectos y que representan una inversión estimada de US\$ 65,000 millones a octubre de 2008, y que se indican a continuación:

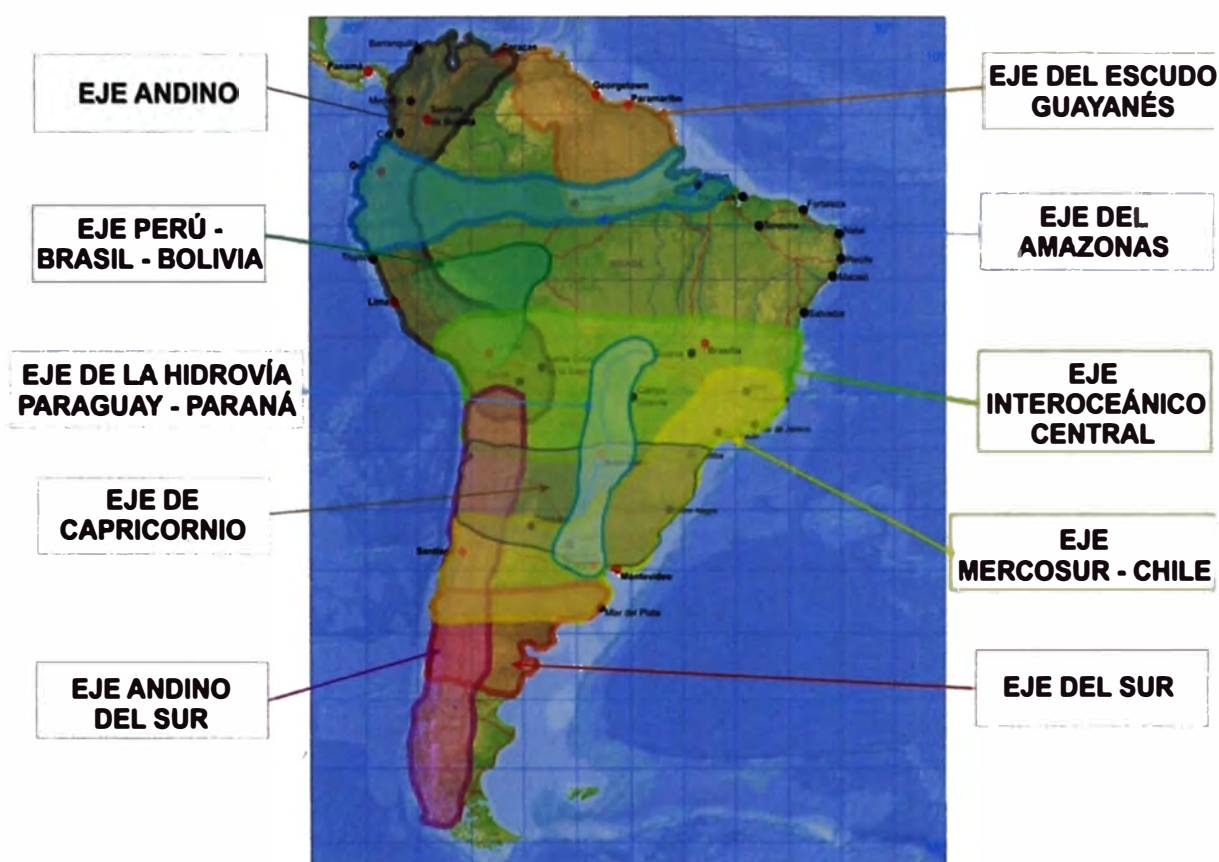
#### **COMPOSICIÓN SECTORIAL DE LA CARTERA IIRSA**

EID	Nº de grupos	Nº de proyectos	Transporte	Energía	Comunicaciones	Total
			Inversión (millones US\$)	Inversión (millones US\$)	Inversión (millones US\$)	Inversión (millones US\$)
Eje del Amazonas	7	57	4,655.6	62.8	3.1	4,721.5
Eje Andino	10	65	4,212.0	2,616.8	0.0	6,828.8
Eje de Capricornio	5	69	5,261.6	1,115.0	0.0	6,376.6
Eje del Sur	2	26	2,067.0	430.0	0.0	2,497.0
Eje del Escudo Guayanés	4	25	719.3	300.0	0.0	1,019.3
Hidrovía Paraguay - Paraná	5	98	1,949.8	1,175.0	0.0	3,124.8
Eje Interoceánico Central	5	49	3,647.3	482.7	4.5	4,134.5
Eje MERCOSUR-Chile	6	102	12,650.9	10,699.1	0.0	23,350.0
Eje Perú - Brasil - Bolivia	3	23	2,460.5	10,410.0	0.0	12,870.5
Todos los ejes	0	2	0.0	0.0	2.9	2.9
<b>TOTAL</b>	<b>47</b>	<b>514</b>	<b>37,624.0</b>	<b>27,291.4</b>	<b>10.5</b>	<b>64,925.9</b>

Fuente : "Estado de Avance de los Proyectos de la AIC y la Cartera IIRSA". XIII Reunión de Coordinadores Nacionales IIRSA, Colombia - Noviembre 2008.

<sup>10</sup> Portal WEB del Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú: [www.rree.gob.pe](http://www.rree.gob.pe).

## EJES DE INTEGRACIÓN Y DESARROLLO IIRSA



Fuente: “Planificación Territorial Explicativa.- Cartera de Proyectos IIRSA”, Diciembre – 2004.

Adicionalmente, los gobiernos seleccionaron un conjunto acotado de proyectos de alto impacto al cual están dando una atención especial para su financiamiento y ejecución en el corto plazo (Agenda de Implementación Consensuada 2005 - 2010). La “Agenda” está constituida por 31 proyectos con una inversión estimada de US\$ 10,188.20 millones<sup>11</sup>, las mismas que se señalan en el cuadro adjunto:

<sup>11</sup> Página WEB de la IIRSA: [www.iirsa.org](http://www.iirsa.org)

**IIRSA - AGENDA DE IMPLEMENTACIÓN CONSENSUADA 2005 - 2010**

**Proyectos Estratégicos de los Ejes de Integración y Desarrollo**

Nº	PROYECTOS	EJE	MILLONES DE US\$	PAÍSES
1	Duplicación Ruta 14	MERCOSUR-Chile	780.00	ARGENTINA (BRASIL)
2	Adecuación Corredor Río Branco - Montevideo - Colonia - Nueva Palmira	MERCOSUR-Chile	266.40	URUGUAY (ARGENTINA - BRASIL)
3	Construcción del Puente Internacional Jaguarao - Río Branco	MERCOSUR-Chile	24.60	BRASIL - URUGUAY
4	Duplicación Palhoca - Osorio (Rodovia Mercosur)	MERCOSUR-Chile	1,200.00	BRASIL (ARGENTINA - URUGUAY)
5	Proyecto Ferroviario Los Andes -Mendoza	MERCOSUR-Chile	3,000.00	ARGENTINA - CHILE
6	Ruta Internacional 60 Chile (Sector Valparaíso - Los Andes)	MERCOSUR-Chile	286.00	CHILE (ARGENTINA)
7	Gasoducto del Noreste Argentino	MERCOSUR-Chile	1,000.00	ARGENTINA (BOLIVIA)
8	Construcción del Puente Binacional Salvador Mazza -Yacuiba	Capricornio	10.00	ARGENTINA - BOLIVIA
9	Nuevo Puente Presidente Franco - Porto Meira y centro de frontera	Capricornio	55.00	PARAGUAY - BRASIL
10	Construcción de la Carretera Pailón - San José - Puerto Suárez	Interoceánico Central	444.80	BOLIVIA (BRASIL - CHILE - PERÚ)
11	Anillo Ferroviario de Sao Paulo (Norte y Sur)	Interoceánico Central	400.00	BRASIL
12	Paso de Frontera Infante Rivarola - Cañada Oruro	Interoceánico Central	2.00	BOLIVIA - PARAGUAY
13	Construcción de la Carretera Cañada Oruro - Villamontes - Tarija - Estación Abaroa (I Etapa: Villamontes - Cañada Oruro)	Interoceánico Central	60.00	BOLIVIA - PARAGUAY
14	Carretera Toledo-Pisiga	Interoceánico Central	93.00	BOLIVIA - CHILE
15	Rehabilitación de la Carretera Iquique - Colchane	Interoceánico Central	42.00	CHILE (BOLIVIA)
16	Rehabilitación del Tramo El Sillar	Interoceánico Central	2.60	BOLIVIA (CHILE - PERÚ)
17	Centro de Frontera de Desaguadero	Andino	7.50	BOLIVIA - PERÚ
18	Paso de Frontera Cúcuta - San Antonio del Tachira	Andino	2.00	COLOMBIA - VENEZUELA
19	Recuperación de la navegabilidad por el Río Meta	Andino	108.00	COLOMBIA - VENEZUELA
20	Carretera Pasto - Mocoa	Amazonas	183.00	COLOMBIA
21	Carretera Paita -Tarapoto - Yurimaguas, Puertos y Centros Logísticos	Amazonas	338.00	PERÚ (BRASIL)
22	Carretera Lima - Tingo María -Pucallpa, Puertos y Centros Logísticos	Amazonas	589.00	PERÚ (BRASIL)
23	Puerto Francisco de Orellana	Amazonas	105.30	ECUADOR
24	Pavimentación Iñapari - Puerto Maldonado - Inambari, Inambari - Juliaca / Inambari - Cusco	PERÚ - BRASIL - BOLIVIA	1,055.00	PERÚ -BRASIL
25	Puente sobre el Río Acre	PERÚ - BRASIL - BOLIVIA	12.00	BRASIL - PERÚ
26	Carretera Boa Vista - Bonfim -Lethem - Georgetown (I Etapa: estudios)	Escudo Guayanés	3.30	GUAYANA - BRASIL
27	Puente sobre el Río Takutu	Escudo Guayanés	10.00	GUAYANA - BRASIL
28	Carretera Venezuela (Ciudad Guayana)- Guayana (Georgetown) - Suriname (Paramaribo) - I Etapa: estudios	Escudo Guayanés	0.80	VENEZUELA -GUAYANA - SURINAME
29	Mejorías en la vía Nieuw Nickerie - Paramaribo - Albina y Puente Internacional sobre el Río Marowijne	Escudo Guayanés	105.00	SURINAME - GUAYANA
30	Exportación por Envíos Postales para PYMES	TICs	2.50	TODOS
31	Implementación de Acuerdo de Roaming en America del Sur	TICs	0.40	TODOS
	<b>TOTAL (millones de US\$)</b>		<b>10,188.20</b>	

Fuente: Página WEB de la IIRSA: [www.iirsa.org](http://www.iirsa.org)

Como puede observarse en el cuadro precedente, con la lógica de facilitar el transporte entre los países de la región y reducir sus costos, los proyectos de la agenda son en su mayoría de conexión entre las redes nacionales de carretera, totalizando el 74% del monto a ser invertido hasta el 2010.

En la medida en que los procesos de integración de los países sudamericanos continúen con el ritmo y dirección que se ha verificado en los últimos años y que la relación de los dos bloques económicos de la región (CAN y MERCOSUR) avancen en la implementación de políticas cooperativas, las redes viales de conexión regional deben ser sostenidas y mejoradas como una herramienta central para los crecientes intercambios de personas y bienes que es dable esperar.

### **La Red Vial Actual**

Los países sudamericanos tienen una infraestructura de transporte regional para sus intercambios bilaterales muy dependiente de la red de vialidad, ya que los sistemas ferroviarios y la amplia red fluvial no tienen un grado de desarrollo muy importante y sólo presentan interconexiones muy débiles entre algunos de ellos.

La alta concentración de la población en unos pocos grandes centros urbanos de consumo y producción, perfil característico de países en vías de desarrollo, junto con una histórica relación entre los países de la región, determinaron la red terrestre de interconexión que hoy se encuentra en operación. Salvo escasas excepciones, la actual red vial nacional e internacional ha sido definida hace más de un siglo y medio.

En este esquema, los orígenes y destinos de los desplazamientos de mercaderías y personas queda determinado por la localización de los grandes centros poblacionales de la misma forma en que quedan predeterminados, por los caminos preexistentes, los corredores principales de tráfico nacionales e internacionales.

De Google Maps, se puede apreciar el mayor desarrollo e inversión al otro lado de nuestras fronteras, y que se muestran a continuación:

**Frontera Perú-Chile-Bolivia:**



**Frontera Perú-Bolivia-Brasil:**



## Frontera Perú-Ecuador:



“Se ve, especialmente en la frontera con Chile y con Ecuador, que en territorios colindantes, que comparten una misma ecología, del lado chileno y del lado ecuatoriano hay una red de carreteras mucho más tupida que del lado peruano. Por su parte, en el triángulo fronterizo con Brasil y Bolivia, se ven carreteras del lado brasileño, con una suerte de lotización de la selva alrededor de las mismas. Puede ser que sea un mayor grado de desarrollo allende nuestras fronteras o, posiblemente, se trate de un error, como en el caso de Bolivia, donde casi no se ven carreteras. Google Maps debe ser tomado con pinzas, pero nos da una ilustración rápida de algunas cosas interesantes, y posiblemente ciertas en el caso del norte y del sur.

En todo caso, ya que hay una permanente preocupación por el vecino, no estaría demás apuntar a una convergencia en el desarrollo del lado peruano de la frontera con el que se ve en el lado chileno. Mal se puede hacer si los gobernantes son ineficientes en la inversión pública y en el estímulo a la inversión privada. Se habló de un "shock" de inversiones, que no ocurrió.

Igualmente se puede apreciar la lotización de zonas de selva o ceja de selva, en la Rondonia, Brasil o en Santa Cruz, Bolivia. Amplias manchas rectangulares, una al lado de la otra, que cubren inmensas zonas selváticas.”<sup>12</sup>

<sup>12</sup> “Fronteras Desequilibradas”, Silvio Rendón, Octubre 2008.



La red vial regional que sirve de soporte para el movimiento de camiones, dista de presentar condiciones homogéneas y si bien en la mayoría de los casos no se convierte en un obstáculo significativo para el comercio, requiere esfuerzos en mantenimiento y en algunos casos, de ampliaciones. El grueso de los corredores viales de comercio entre los países de Sudamérica se desplaza sobre una red pavimentada, de dos carriles indivisos, en condiciones de circulación aptas, tanto por su índice de estado como por los niveles de servicio que se derivan del tránsito circulante. Sin embargo, hay algunas excepciones, básicamente en Bolivia, Paraguay, Perú y Uruguay, aunque existen tramos de rutas en los restantes países que muestran condiciones de las mismas que implican ciertas restricciones a la circulación.

Las rutas principales de tránsito internacional de Bolivia, Paraguay y Perú muestran tramos relativamente largos en condiciones de alta precariedad, sin pavimentar y mal mantenidos, que obligan a tránsitos con velocidades extremadamente bajas. Estos corredores internacionales de los países sudamericanos cumplen la doble función de atender los tráficó internacionales y el propio tráfico nacional.

De la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramérica (IIRSA), actualmente existen 8 Ejes de Integración y Desarrollo en funcionamiento que son: Eje MERCOSUR - Chile, Eje Andino, Eje Interoceánico Central, Eje Amazonas, Eje Venezuela – Brasil – Guyana - Surinam, Eje Perú - Brasil - Bolivia, Eje Porto Alegre – Jujuy - Antofagasta, Eje Talcahuano – Concepción – Neuquén - Bahía Blanca.

Si bien es cierto que los ejes de integración definidos en IIRSA plantean adiciones a los actuales corredores internacionales más demandados, ello se explica por la intención de fortalecer lazos bilaterales (o multilaterales) que tiendan a desarrollar otras alternativas de transporte, contar con una red vial bioceánica que conecte distintos puertos de ultramar, incrementar la competitividad de las producciones nacionales y cooperar al desarrollo regional, entre otros. De ello se deriva que el fortalecimiento de los actuales corredores viales, junto con el paulatino desarrollo de los tramos y/o ejes viales de integración que hoy verifican una baja demanda, deben ser parte importante de la agenda de inversiones de los próximos años para los países de la región como un paso central en la integración entre éstos, toda vez que el crecimiento

del comercio carretero internacional ha acompañado al del comercio internacional total, mostrando, en algunos casos, mayores ritmos de incremento.

Por su parte, el sistema de peaje, mucho más difundido en la actualidad que en el pasado reciente (hasta hace pocos años, el pago por servicios viales se circunscribía al uso de puentes o autopistas urbanas más que a tramos importantes de la red vial interurbana), si bien en algunos casos ha encarecido el transporte por encima de los ahorros que se logran en el mantenimiento de vehículos y menores tiempos de viaje, claramente ha contribuido a mejorar el mantenimiento vial, incrementando los índices de estado de las rutas concesionadas y aquellas otras donde se ha introducido su cobro.

En conjunto, los países de Sudamérica cuentan con una extensión de redes viales del orden de los 2.4 millones de km, de los cuales sólo el 13% se encuentran pavimentados, esto es, unos 310,000 km de rutas. La descomposición de la red vial por países se muestran en el cuadro siguiente:

#### RED VIAL DE LOS PAISES DE SUDAMERICA

País	Red vial en km		% de red pavimentada	km de red pavimentada	
	Total	Pavimentada		c/1000 hab.	c/1000 km <sup>2</sup>
Argentina	231,019	69,537	30.10%	1.878	18.5
Bolivia	53,259	2,968	5.60%	0.356	2.7
Brasil	1,658,677	154,257	9.30%	0.904	18.0
Chile	79,360	15,078	19.00%	0.991	19.9
Colombia	113,500	13,620	12.00%	0.322	12.0
Ecuador	43,197	5,184	12.00%	0.410	19.0
Paraguay	25,901	3,056	11.80%	0.556	7.5
Perú	78,034	10,066	12.90%	0.388	7.8
Uruguay	8,679	6,631	76.40%	1.987	37.6
Venezuela	93,472	29,954	32.00%	1.239	32.8
<b>Subtotal Mercosur + Chile</b>	<b>2,003,636</b>	<b>248,559</b>	<b>12.40%</b>	<b>1.072</b>	<b>18.2</b>
<b>Subtotal CAN</b>	<b>381,462</b>	<b>61,792</b>	<b>16.20%</b>	<b>0.545</b>	<b>13.1</b>
<b>Total</b>	<b>2,385,098</b>	<b>310,351</b>	<b>13.00%</b>	<b>0.899</b>	<b>16.9</b>

Fuente: "Facilitación del Transporte en los Pasos de Frontera de Sudamérica" - IIRSA - (2003)

Cabe anotar que las cifras anteriores deben analizarse teniendo en cuenta que en grandes extensiones de la región es muy difícil, y además discutible, la construcción de vías terrestres. Tal es el caso por ejemplo, de las grandes planicies y selvas existentes en la Amazonía.

En ese sentido, Uruguay, Venezuela y Argentina son los países que mejor dotación de activos viales presentan respecto del total de países sudamericanos, tanto por la proporción de rutas pavimentadas sobre la red vial total, como por la relación existente entre los kilómetros de rutas pavimentadas y la superficie y población de cada uno. En el extremo opuesto se ubica Bolivia.

Los países que integran el MERCOSUR + Chile, cuentan con más 83% de la red vial total de la región y con el 80% de la red pavimentada, aunque los países de la CAN muestran una mejor relación de red pavimentada / red total.

Los indicadores de red vial pavimentada respecto a población y superficie son significativamente mayores en el conjunto de países del MERCOSUR + Chile. Uruguay, es el país de la región que presenta la mayor proporción de red vial pavimentada respecto del total, seguido por Venezuela y Argentina. En sentido contrario, Brasil y Bolivia presentan los indicadores más bajos.

Uruguay es, asimismo, quien presenta la mejor relación de red pavimentada sobre población y superficie, seguida, en el primer caso, por Argentina y Venezuela y en el segundo, por Venezuela y Argentina. Perú, Colombia y Bolivia registran la menor relación de red pavimentada respecto a la población y Bolivia, Paraguay y Perú, respecto a la superficie.

La relación de la red pavimentada con la superficie total de cada país es un indicador de accesibilidad, ya que son estas rutas las que se encuentran en condiciones de transitabilidad permanente, salvo en los casos de alta montaña donde las nevadas la pueden hacer intransitable.

El Perú es un país andino y amazónico y espera, a través de su participación en los nuevos procesos de estructuración del espacio suramericano, ser protagonista permanente en los esfuerzos de interconexión bioceánica e integración regional para beneficio del desarrollo económico y social, no sólo nacional, sino también suramericano.

En este contexto, la integración física es un elemento clave que permitirá, no solamente un incremento de la competitividad de nuestros países, sino también poner en práctica una estrategia de desarrollo de nuestras regiones interiores,

incluyendo aquellas hasta ahora más postergadas, estrategia de desarrollo que está ligada a la internacionalización.

### **3.2 Infraestructura vial en el Perú.**

Existe una brecha de infraestructura (transporte, saneamiento, electricidad y telecomunicaciones) que analistas consideran que es del orden de los US\$ 18 mil millones, que se concentra en mayor parte en provincias (71.3 %).

Perú tiene un importante déficit de infraestructura que esta asociado a los problemas de integración interna e internacional. En cuanto a la red de carreteras, según cálculos del Banco Mundial (2000) se requieren US\$ 2,500 millones para poner en condiciones óptimas la red nacional (sin alterar la superficie de las carreteras existentes). Dicho monto se elevaría a US\$ 5,200 millones si adicionalmente se necesitara habilitar carreteras que no están pavimentadas.

La red vial del Perú está clasificada en tres categorías: carreteras nacionales, departamentales y vecinales. "La red vial cuenta con unos 78,397 km de extensión, de los cuales 11,421 km se encuentran pavimentados, esto es, el 14.6 % de la red vial total.

El sistema vial del Perú está distribuido de la siguiente manera: la red vial nacional incluye 17,235 km (22 %), la departamental 14,252 km (18 %) y la vecinal 46,910 km (60 %)"<sup>13</sup>. Las redes departamental y vecinal, en su mayor parte, se encuentran en mal estado de transitabilidad, sin afirmar, y no cuentan con las obras de arte y drenaje.

En términos generales, la red vial utilizada por el transporte internacional se encuentra pavimentada. Esta red esta constituida en su mayor parte por carreteras de dos carriles. En los accesos a Lima y otras grandes ciudades, se encuentran autopistas.

La red nacional la administra el gobierno central, la red departamental el gobierno central conjuntamente con los gobiernos regionales y municipales y las carreteras vecinales por los gobiernos municipales.

Existe un programa de Concesiones administrado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Los planes vigentes contemplan Concesiones para la rehabilitación, pavimentación, mantenimiento y operación de distintos tramos de carretera.

A través de sector público y mediante préstamos con el Banco Mundial, Banco Interamericano de Desarrollo y el Banco de Japón, se han rehabilitado y/o mejorado importantes tramos de la red vial peruana.

La estructura vial peruana se caracteriza por la fuerte presencia de la carretera Panamericana (Ruta N° 1) paralela a la costa del Pacífico, y una segunda paralela sobre la selva (Carretera Presidente Fernando Belaúnde Terry, ex Marginal de la Selva), que se encuentra en proceso de Concesión dentro del eje "IIRSA Centro (Tramos: Evitamiento Ramiro Prialé - Puente Ricardo Palma – La Oroya - Huancayo, La Oroya – Pucallpa"<sup>14</sup>. En el sector sur en las fronteras con Perú y Chile se encuentran ejes perpendiculares a las anteriores y en mayor densidad que en el resto del país.

Actualmente se proyecta la implementación de unos 78 proyectos IIRSA en Perú, los cuales incluyen una serie de proyectos trans-fronterizos. Se estima que, en su conjunto, estos proyectos requieren una inversión de US\$ 6,700 millones. Casi todos se encuentran dentro de 4 de los 10 ejes de integración: el Amazonas, Andino, Interoceánico Central y Perú - Brasil - Bolivia. La mayor parte de los proyectos corresponden a los sectores de cruces fronterizos y transporte (dentro del cual los proyectos se dividen casi equitativamente entre transporte aéreo, marítimo y multi-modal).

"En los medios masivos IIRSA viene a ser una especie de "nombre de marca" que acompaña a grandes proyectos como la carretera Interoceánica Sur y el Eje Multimodal Amazonas Norte. Las regiones más postergadas y empobrecidas del Perú, la sierra sur y la selva, ven grandes expectativas de desarrollo a través de la conexión física con Brasil. Este es el mensaje que el actual gobierno del Dr. Alan García destaca por encima de cualquier otra implicancia de proyectos

---

<sup>13</sup> Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

<sup>14</sup> Decreto de Urgencia N° 047-2008.

de esta envergadura. Al igual que el gobierno anterior del Dr. Alejandro Toledo, el ambiente político en el Perú se muestra fuertemente a favor de IIRSA.

En los últimos dos años se ha concesionado (o están en proceso de licitación) al sector privado varios proyectos peruanos IIRSA. Entre ellos tenemos: el mejoramiento de los Puertos del Callao y Paita; las redes viales N° 4 (Pativilca - Trujillo) y la Autopista del Sol (Trujillo - Sullana); la modernización de 12 aeropuertos de provincias, además de los mega proyectos de la Interoceánica Sur, el Eje Multimodal Amazonas Norte (iniciado en el 2006) y el Eje IIRSA CENTRO (Ex eje Multimodal Amazonas Centro). En la mayoría de casos, los ciudadanos, incluso en las zonas donde se desarrollan los proyectos, no están al tanto de la existencia de IIRSA ni de sus planes.

Hasta la fecha la actividad de las organizaciones de la sociedad civil en relación a IIRSA se ha focalizado en la Carretera Interoceánica Sur. Los esfuerzos de las ONG's se han centrado en alertar a la opinión pública sobre los impactos ambientales y sociales que un proyecto de esta magnitud implica para las zonas altamente sensibles donde se ejecuta. Al mismo tiempo se están promoviendo propuestas orientadas a asegurar el aprovechamiento de manera efectiva y sostenible de la Carretera en beneficio de las regiones. Aunque en este quehacer todavía está ausente un enfoque más amplio que incluya a IIRSA, como iniciativa regional, el conocimiento de las organizaciones al respecto se está incrementando gradualmente."<sup>15</sup>

VER MAPA DE LA RED VIAL DEL PERÚ en el Anexo N° 1 (Página 108 del presente Informe)

### **3.3 Problemática del transporte en el Perú.**

Se requiere el desarrollo integral del país que conlleve a bienestar, oportunidad y dignidad de la población, mediante el mejoramiento de los servicios públicos siendo necesario, la rehabilitación y/o mejoramiento de la red vial existente.

Las funciones que debe cumplir básicamente el transporte vial son: dar accesibilidad, comunicar los centros de producción con los de consumo, ampliar

las áreas de influencia y fomentar la competencia del mercado mediante la reducción de los costos de transporte.

### **Problemática del transporte terrestre.**

- ✓ La red vial del Perú es un valioso patrimonio compuesto por 78,397 km de carreteras, de los cuales sólo 11,421 km se encuentran asfaltadas.

### RED VIAL DEL PERU - 2007

Tipo de superficie de rodadura	Estado			
	Bueno	Regular	Malo	Total
Asfaltada	4,356	5,182	1,883	11,421
Afirmada	6,260	5,962	6,336	18,558
Sin afirmar	339	3,903	8,762	13,004
Trocha	8,664	9,385	17,365	35,414
	<b>19,619</b>	<b>24,432</b>	<b>34,346</b>	<b>78,397</b>

Fuente : Ministerio de Transportes y Comunicaciones

- ✓ La recaudación por peajes es insuficiente para cubrir el mantenimiento vial.
- ✓ Insuficientes recursos asignados para el mantenimiento de la red vial afirmada.
- ✓ Excesiva demanda de infraestructura versus la capacidad de financiamiento.
- ✓ Sobredimensionamiento del parque automotor e informalidad.

### **Problemática del transporte aéreo.**

- ✓ El Perú cuenta con un total de 158 aeródromos y/o aeropuertos, distribuidos de la siguiente manera:

**AERODROMOS Y/O AEROPUERTOS EN OPERACION POR SECTOR DE PROPIEDAD  
SEGUN REGION GEOGRAFICA: 2007**

REGION GEOGRAFICA	TOTAL	SECTOR DE PROPIEDAD			
		CORPAC S.A.	ESTADO	MUNICIPAL.(*)	PRIVADOS
<b>TOTAL</b>	<b>158</b>	<b>54</b>	<b>30</b>	<b>26</b>	<b>48</b>
AMAZONAS	5	4	1	0	0
ANCASH	4	2	0	0	2
APURIMAC	1	1	0	0	0
AREQUIPA	11	1	6	4	0
AYACUCHO	3	2	1	0	0
CAJAMARCA	4	2	0	2	0
CUZCO	15	4	1	2	8
HUANCAVELICA	2	0	1	0	1
HUANUCO	7	2	1	2	2
ICA	6	2	0	1	3
JUNIN	11	2	4	1	4
LA LIBERTAD	11	2	4	0	5
LAMBAYEQUE	1	1	0	0	0
LIMA	7	0	1	1	5
LORETO	18	8	3	4	3
MADRE DE DIOS	6	3	0	1	2
MOQUEGUA	4	2	0	0	2
PASCO	6	0	1	5	0
PIURA	4	2	0	1	1
PUNO	2	1	0	0	1
SAN MARTIN	13	7	1	1	4
TACNA	2	1	0	0	1
TUMBES	1	1	0	0	0
UCAYALI	14	4	5	1	4

Fuente : Ministerio de Transportes y Comunicaciones

(\*) Incluye los aeródromos de las Comunidades Campesinas.

- ✓ De 54 aeropuertos y/o aeródromos a cargo de CORPAC, sólo 35 registran movimiento aeroportuario (pasajeros y carga).
- ✓ 28 aeródromos o campos de aterrizaje no registran movimiento aeroportuario
- ✓ El aeropuerto Jorge Chávez registra el 46% del movimiento nacional de pasajeros y 71% del movimiento de carga nacional.
- ✓ Provisión insuficiente de recursos para el desarrollo de la infraestructura aeroportuaria.



## Problemática del transporte acuático.

- ✓ El Perú cuenta con un total de 23 puertos y/o muelles distribuidos de la siguiente manera:

### ENAPU S.A.: CAPACIDAD OFERTADA EN LA INFRAESTRUCTURA DE SUS TERMINALES PORTUARIAS, 2007

TERMINAL PORTUARIO	UBICACIÓN GEOGRÁFICA	MUELLES	AMARRADEROS	ÁREA (EN METROS CUADRADOS)		
				ALMACENES	ZONAS Y ANEXOS	PATIOS PARA CONTENEDORES
<b>TOTAL</b>		<b>23</b>	<b>48</b>	<b>62,358</b>	<b>384,337</b>	<b>102,270</b>
<b>MARÍTIMOS.-</b>		<b>20</b>	<b>48</b>	<b>50,451</b>	<b>362,440</b>	<b>102,270</b>
<b>ATRAQUE DIRECTO:</b>		<b>17</b>	<b>48</b>	<b>50,451</b>	<b>351,820</b>	<b>102,270</b>
PAITA	PIURA	1	4	3,021	14,067	17,600
SALAVERRY	LA LIBERTAD	2	4	11,946	40,320	A/ 0
CHIMBOTE	ANCASH	2	4	1,505	14,728	A/ 0
CALLAO 1/	LIMA	9	25	21,161	B/ 128,828	A/ 84,670
SAN MARTÍN	ICA	1	4	9,180	79,977	A/ 0
ILO 2/	MOQUEGUA	1	4	1,560	51,960	A/ 0
MUELLE PERÚ 3/	PUERTO DE ARICA - CHILE	1	1	2,077	21,740	A/ 0
<b>LANCHONAJE:</b>		<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>10,820</b>	<b>0</b>
SUPE	LIMA	1	0	0	7,183	0
HUACHO	LIMA	1	0	0	3,637	0
CHICAMA 4/	LA LIBERTAD	1	0	0	0	0
<b>FLUVIALES.-</b>		<b>3</b>	<b>0</b>	<b>11,907</b>	<b>21,897</b>	<b>0</b>
IQUITOS	LORETO	1	0	9,024	17,950	A/ 0
YURIMAGUAS	LORETO	1	0	2,676	1,553	0
PTO. MALDONADO	MADRE DE DIOS	1	0	207	2,394	0

Fuente : Ministerio de Transportes y Comunicaciones

1/ Cuenta con silos para granos con una capacidad hasta de 25,765 T.M.

2/ Cuenta con una rampa RO - RO

3/ Malecón de atraque al servicio del Perú en el Puerto de Arica - Chile, cuenta con un muelle denominado Perú.

4/ No cuenta con instalaciones en tierra.

A/ También se da uso para almacenar contenedores.

B/ Incluye 4,090 m<sup>2</sup> para instalaciones de Aduanas.

NOTA: El terminal portuario de Matarani está en concesión a favor de la empresa Terminal Internacional del Sur, asimismo, el terminal portuario de Pucallpa ha sido transferido a la Marina de Guerra.

- ✓ Las instalaciones portuarias no han sido modernizadas de acuerdo con los cambios tecnológicos.
- ✓ Poca inversión para el crecimiento naviero nacional por inadecuada legislación
- ✓ Alta informalidad de los servicios de transporte fluvial por carecer de infraestructura adecuada.

- ✓ Se ha instalado la Autoridad Portuaria Nacional quien ha elaborado el Plan Nacional de Desarrollo Portuario.

### **3.4 Estrategias para mejorar la competitividad.**

#### Infraestructura de Transporte:

- ✓ Mejorar las condiciones de transitabilidad de la Red Vial, intensificando las labores de mantenimiento.
- ✓ Rehabilitación, mejoramiento y construcción de obras de infraestructura vial, portuaria y aeroportuaria.
- ✓ Promover la participación del sector privado mediante la tercerización de las actividades de conservación vial y las concesiones viales, de puertos y aeropuertos.

#### Servicio de Transporte:

- ✓ Desarrollo de los servicios de transportes en forma eficiente y segura, en condiciones de libre competencia.
- ✓ Perfeccionamiento del marco regulador.
- ✓ Intensificación de las inspecciones de los servicios de transporte de carga y pasajeros.

### **3.5 Política de la Regulación en el sector Transporte en el Perú.**

La función del Ministerio de Transportes y Comunicaciones es integrar interna y externamente al país, para lograr un racional ordenamiento territorial vinculado a las áreas de recursos, producción, mercados y centros poblados, a través de la regulación, promoción, ejecución y supervisión de la infraestructura de transportes y comunicaciones.

Actualmente el Perú no cuenta con un adecuado planeamiento, economía y políticas de regulación en el sector transporte, convirtiendo a las principales

ciudades del país en lugares caóticos, contribuyendo a dicha situación la falta de implementación de semáforos y la falta de inversión en tecnología impidiendo su desarrollo.

Asimismo, el incremento del parque automotor y el uso de combustibles no adecuados producen problemas ambientales.

Una política de transporte eficiente y sostenible debe basarse en tres principios:

- ✓ Sostenibilidad económica y financiera, orientada a asegurar una continúa capacidad de funcionamiento de la infraestructura y los servicios de transporte.

Uno de los errores que generalmente se comete es disponer de un inadecuado presupuesto para el mantenimiento de infraestructura de transporte.

El transporte para ser económica y financieramente sostenible debe tener costos eficientes.

La sana competencia alentada por la reforma regulatoria en el Estado dará lugar a que los operadores en los mercados de transporte presten sus servicios a costos menores en beneficio de los usuarios.

- ✓ Sostenibilidad medio ambiental, orientada a generar mejoras continuas en la calidad de vida de los usuarios del transporte.

Sistemas de transporte diseñados de manera no apropiada pueden dañar seriamente al medio ambiente en el que vive y trabaja la gente.

La congestión del tráfico vehicular es una fuente primaria de los contaminantes en las ciudades cosmopolitas, aunque no la única:

La reducción de los efectos negativos de la contaminación del transporte debe formar parte de las políticas del transporte según cada modo de transporte.

- ✓ Sostenibilidad social, orientada a que los beneficios del transporte deber ser compartidos equitativamente por la sociedad civil.

### 3.6 El Perú y sus Fronteras.

El Perú tiene 7,073 km de fronteras con sus países vecinos, de los cuales 56 % es fluvial, 42 % terrestre y 2 % lacustre.

PAIS LIMITROFE	FRONTERA (en km)				
	Total	%	Terrestre	Fluvial	Lacustre
Ecuador	1,529	21.6%	831	698	
Colombia	1,506	21.3%	135	1,371	
Brasil	2,822	39.9%	1,314	1,508	
Bolivia	1,047	14.8%	513	384	150
Chile	169	2.4%	169		
<b>Total</b>	<b>7,073</b>	<b>100.0%</b>	<b>2,962</b>	<b>3,961</b>	<b>150</b>

Fuente : Instituto Geográfico Nacional del Perú

De la frontera fluvial con Colombia 1,257 km corresponde al río Putumayo y 114 km al río Amazonas.

De la frontera fluvial con Brasil 1,048 km corresponden al río Yavari.

### 3.7 El Transporte en Frontera.

Mientras el transporte por carretera era, básicamente, un servicio orientado a atender una demanda nacional y a trasladar productos de un punto de origen nacional a otro punto de destino, también nacional, cada país podía "manejar", sobre la base de los subsidios y otros elementos de política económica, la estructura de fletes a su mejor entender. El problema se suscita cuando, al amparo de los mecanismos comerciales andinos, se fomentan unas corrientes de intercambio entre los Países Andinos que hasta inicios de la década de 1970 era inexistente, pero que demandan, cada vez más, de eficientes operaciones de transporte internacional por carretera.

El lugar físico donde se produce esta confrontación entre los servicios de transporte nacionales, cada uno de ellos estructurado de manera diferente, son los pasos de frontera habilitados al tráfico internacional. Frente a la perspectiva de realizar operaciones de transporte internacional, el flete se constituye en un factor dirimente al establecer una diferencia tangible que pone en evidencia qué transportista es eficiente y, como corolario, quién es ineficiente. En el marco de la normatividad andina (Decisión 399 "Transporte Internacional de Carga por Carretera") establecida sobre la base de un conjunto de principios aplicables a las empresas de transporte, como son, trato nacional, libre acceso al mercado, etc., éstas pueden afiliar vehículos con matrícula de otro País Miembro, de donde la capacidad de gestión empresarial resulta otro factor importante para establecer la eficiencia del operador de transporte. Una consecuencia inmediata de esta confrontación es que las empresas u operadores poco competitivos se organizan en gremios de defensa de sus intereses e impiden que las empresas eficientes concreten operaciones de transporte internacional, obligando, como principal medida, al trasbordo de la carga en frontera, con lo cual garantizan para ellos, cuando menos, la realización, utilizando sus vehículos, del tramo nacional de una operación de transporte internacional de carga.

Como si lo anterior fuera poco, los actores locales en frontera, descubren que el intercambio comercial canalizado a través de los ejes viales que vinculan un país andino con otro a través de los pasos de frontera, constituye el único elemento de real "modernidad" en muchos kilómetros a la redonda. En consecuencia, adecuan sus "estrategias de sobrevivencia" para beneficiarse de ese segmento de economía moderna representado por el transporte internacional de mercancías "ofreciéndole" una serie de servicios que este sector no ha demandado (trámites repetitivos, bodegas, trasbordo al hombro o en carretillas), actividades que, en muchos casos, cuentan con la complicidad práctica de funcionarios de los servicios aduaneros, migratorios o sanitarios de cada país, que aplican con suma discrecionalidad las normas nacionales, binacionales o comunitarias que precisamente se han aprobado para configurar un sistema de facilitación a los tráficos que se canalizan por los pasos de frontera.

Las consecuencias de la vigencia de todo este diseño artificial en frontera es la pérdida de competitividad del transporte internacional por carretera, el que en una etapa en la cual la economía internacional y los propios países de la

Comunidad Andina están desregulando el comercio de servicios, paradójicamente confronta una evolución en contrario.

### **3.8 Los Proyectos Públicos en Frontera.**

El Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP) a cargo del Ministerio de Economía y Finanzas ha sido creado, para optimizar el uso de recursos públicos destinados a la inversión.

Una herramienta del SNIP es el Banco de Proyectos. Sin embargo, un proyecto público admitido en el Banco de Proyectos no tiene necesariamente garantizada la asignación de fondos para su ejecución.

El SNIP no hacen ningún tratamiento diferenciado para los proyectos de integración fronteriza: lo fronterizo no existe para ellos como una categoría específica y diferenciada de tratamiento presupuestal. No existe ningún nivel de actuación en muchos casos, ni siquiera de coordinación para proyectos binacionales, de integración fronteriza, que como unidad de concepción y ejecución deberían comprometer el esfuerzo conjunto de los dos Estados limítrofes.

Es importante integrar económica y culturalmente las zonas de frontera con el resto del país; para ello es necesario una adecuada integración física, es decir infraestructura de transporte que también tenga en cuenta la integración del país, con los países vecinos para facilitar el comercio nacional e internacional.

La ejecución de la integración física será el principal detonante que pueda acelerar el proceso de integración económica y cultural de un país y luego a nivel de subregión que permita acelerar el proceso de integración económica y política en la subregión.

En este contexto, el logro de una adecuada infraestructura física y de un fluido tráfico fronterizo constituye un espacio subregional eficaz y adecuado.

“Los proyectos de infraestructura multinacional, tales como los contemplados por IIRSA, se encuentran expuestos a severas fallas de coordinación originadas en

lo que se denominan “incertidumbre estratégica”. Es decir, dada la incertidumbre de los gobiernos sobre el compromiso de sus contrapartes en los proyectos de infraestructura multinacionales, existen incentivos que operan en sentido contrario al progreso de las inversiones tendientes a maximizar el bienestar, particularmente cuando los costos y beneficios se distribuyen de manera asimétrica entre los países.

Los defectos de la infraestructura suramericana de transporte, históricamente sesgados contra el comercio intra-regional, se han agravado como consecuencia de años de sub-inversión, a tal punto que los costos de transporte se han convertido en uno de los obstáculos más importantes, si no el más relevante, al intercambio en la región.

Los niveles de inversión transnacional que realizan los países en forma individual no son óptimos sino sub-óptimos. Esto se debe a la interacción de tres elementos: la información insuficiente entre países acerca de los beneficios de los proyectos, la falta de esquemas de distribución de costos y beneficios entre los países, y las restricciones políticas y económicas para afrontar el costo de la infraestructura en un tercer país.”<sup>16</sup>

El desarrollo sostenible de los proyectos viales en frontera debe tener en cuenta cuatro dimensiones:

- i. Dimensión económica, que tenga en cuenta la capacidad de aumentar el flujo comercial de bienes y servicios, generar oportunidades de inversión en la zona de influencia del proyecto e incrementar la competitividad reduciendo los costos, por ejemplo, de transporte.
- ii. Dimensión social, que tenga en cuenta la capacidad del proyecto de generar ingresos y empleo en el área de influencia y mejorar la calidad de vida de la población.
- iii. Dimensión ambiental, que tenga en cuenta la capacidad del grupo de mejorar el uso de los recursos naturales y mantener o mejorar la calidad ambiental en el área geográfica relevante.
- iv. Dimensión política, que incluya el grado de acuerdo político y compromiso de los países en relación con la implementación de proyectos transnacionales, las prioridades nacionales de inversión existentes y la

---

<sup>16</sup> “Integración y Comercio”. Instituto para la Integración de América Latina y el Caribe. Argentina-2008.

posibilidad de superar una posible oposición a los proyectos, debido a razones políticas, sociales o ambientales.

#### Plan Vial Perú – Ecuador. - Interconexión Vial

La firma del Acta Presidencial de Brasilia suscrita por los Presidentes de Perú y Ecuador el 26 de octubre de 1998 incluyó un Acuerdo Amplio de Integración Fronteriza, Desarrollo y Vecindad, el mismo que contempla los programas del Plan Binacional de Desarrollo de la Región Fronteriza.

“El objetivo del Plan Binacional es elevar el nivel de vida de las poblaciones del norte y nor oriente del Perú y del sur y oriente del Ecuador e impulsar la integración y la cooperación entre los dos países, a través del diseño y ejecución de proyectos de infraestructura básica y de desarrollo productivo y social, así como del manejo adecuado y sostenible de los recursos naturales y del fortalecimiento de la identidad cultural de las comunidades nativas que habitan en la Región Fronteriza.

El Plan Binacional abre un espacio concreto que busca demostrar que la paz, el entendimiento y la cooperación constituyen la base para lograr el bienestar de las presentes y futuras generaciones.”<sup>17</sup>

Tanto Perú como Ecuador cuentan con una amplia red de carreteras, con 78,397 km y 43,000 km respectivamente. Sin embargo, la interconexión vial peruano-ecuatoriana es muy limitada. Para el tránsito de personas y vehículos se cuenta actualmente sólo con la Carretera Panamericana (Loja - Macará - La Tina - Piura) y con la Carretera Costanera Machala - Huaquillas - Aguas Verdes - Tumbes, que tienen características de carreteras nacionales pero no de ejes de interconexión binacional.

El incremento de los intercambios de diversa naturaleza que debe promoverse entre los dos países en un nuevo ambiente de relaciones de amistad, integración y comercio, requiere de la mejoría en las comunicaciones viales básicas.

Entre los proyectos de mayor importancia del Plan Binacional se identifican cinco ejes viales binacionales que tienen por objetivo conformar una red de

---

<sup>17</sup> Página WEB del Plan Binacional Perú – Ecuador: [www.planbinacional.org.pe](http://www.planbinacional.org.pe)



interconexión terrestre entre ambos países, de aproximadamente 2,176 km, que sirva de soporte al desarrollo de la zona fronteriza común, las mismas que se indican en el cuadro siguiente:

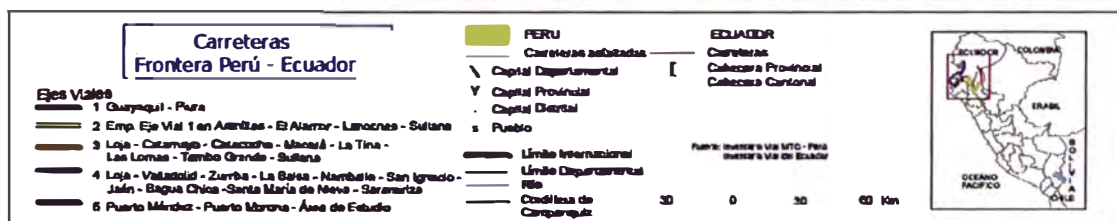
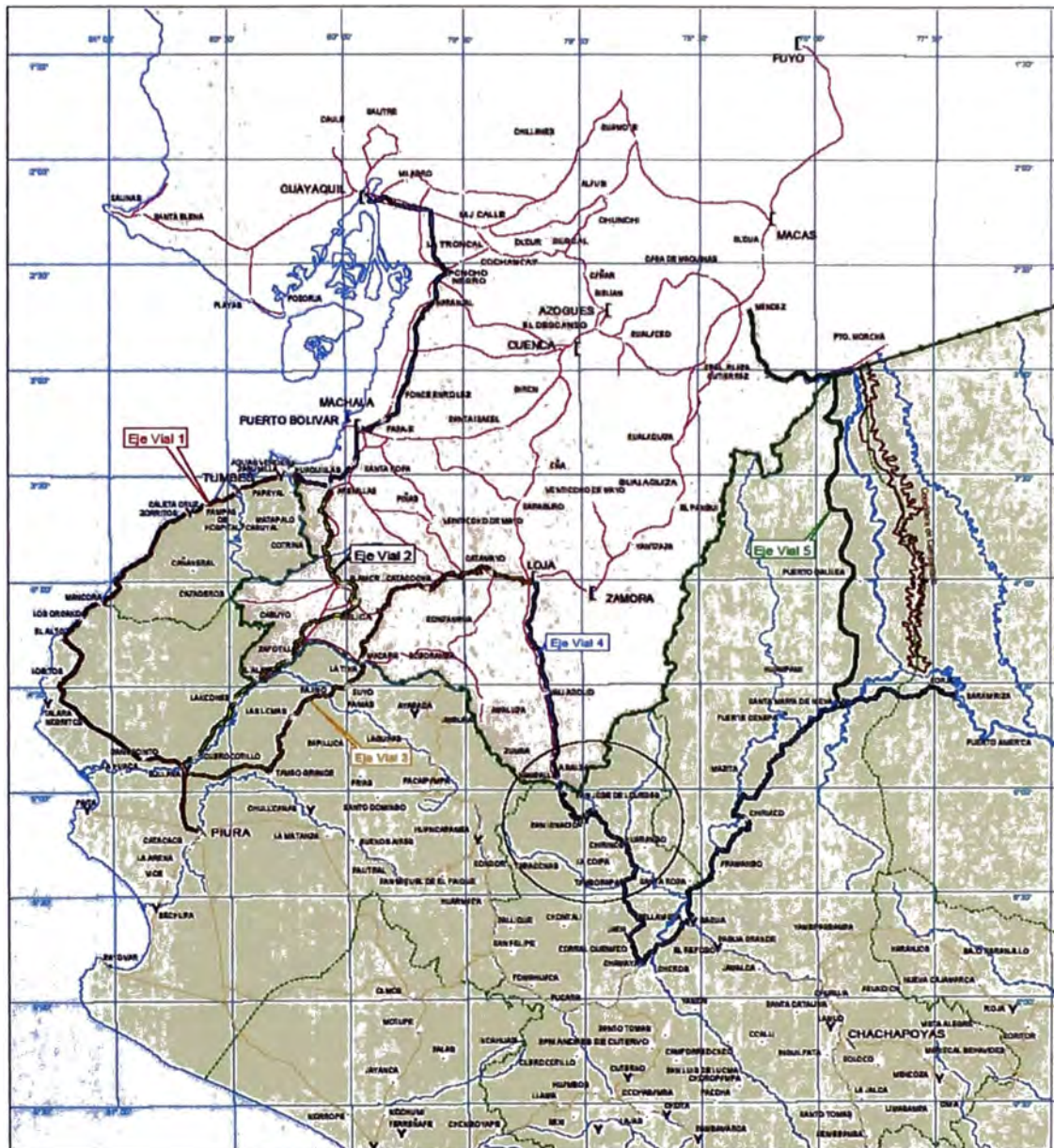
EJES VIALES DE INTEGRACION PERU - ECUADOR			SECTOR ECUATORIANO		SECTOR PERUANO	
Eje Vial		Longitud (km)	Tramo	Longitud (km)	Tramo	Longitud (km)
Nº 1	Guayaquil - Piura	538	Guayaquil - Aguas Verdes	229	Aguas Verdes - Piura	309
Nº 2	Arenillas - Sullana	244	Arenillas - Alamor	178	Alamor - Sullana	66
Nº 3	Loja - Sullana	319	Loja - La Tina	189	La Tina - Sullana	130
Nº 4	Loja - Saramiriza	690	Loja - Las Balsas	204	Las Balsas - Saramiriza	486
Nº 5	Mendez - Saramiriza	385	Mendez - Borja	155	Borja - Saramiriza	230
<b>TOTAL</b>		<b>2,176</b>		<b>955</b>		<b>1,221</b>

Páginas WEB del Plan Binacional Perú - Ecuador: [www.planbinacional.org.pe](http://www.planbinacional.org.pe) y [www.planbinacional.gov.ec](http://www.planbinacional.gov.ec)

Los proyectos contemplan la ejecución de obras de mejoramiento, rehabilitación y construcción en las carreteras que conforman los ejes viales. Esto incluye a los Puentes Internacionales y Centros Binacionales de Atención en Frontera – CEBAF, con los que se facilitará el tránsito de personas, mercaderías y vehículos; con una inversión inicial estimada en US\$ 812.1 millones; de los cuales en el Perú, las obras demandarán US\$ 487.1 millones y en el Ecuador US\$ 325 millones.

Ambos países han avanzado en definir la responsabilidad de la construcción, operación y mantenimiento de los puentes internacionales, en cuatro de los cinco ejes viales binacionales. El Ecuador será responsable de los puentes internacionales de los Ejes Viales Nº 2 y Nº 3, y el Perú hará lo propio con los Ejes Viales Nº 1 y Nº 4.

Respecto a estos compromisos del Perú. Para el nuevo puente internacional localizado en el Eje Vial Nº 1, la Comunidad Europea ha ofrecido una contribución para obras en la zona fronteriza del Eje Vial que incluye la construcción del puente y sus accesos, así como de la variante a la zona urbana de Aguas Verdes, el CEBAF y cinco puentes localizados en el tramo Sullana - Talara. El aporte de la Comunidad Europea al Perú será del orden de los 20 millones de euros (aproximadamente US\$ 26 millones). Con cargo a esta cooperación no reembolsable, actualmente se viene llevando a cabo los estudios de estas obras.



En cuanto al puente internacional La Balsa, localizado en el Eje Vial N° 4, el Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción (MTC), ejecutó las obras en el año 2002, con una inversión de US\$ 1.8 millones, financiado con una donación del Gobierno de Brasil y aportes del Instituto Nacional de Desarrollo – INADE, los municipios de la zona y del propio Ministerio de Transportes y Comunicaciones.



Los programas y proyectos del Plan Binacional se financian principalmente a través de:

- ✓ El Fondo Binacional para la Paz y el Desarrollo,
- ✓ Aportes directos de los Gobiernos de Ecuador y Perú
- ✓ Cooperación Reembolsable y no Reembolsable, de Países Amigos y Organismos Internacionales.
- ✓ Grupo Binacional de Promoción de la Inversión Privada.”<sup>18</sup>

### **3.9 Financiamiento de las obras viales.**

“La inversión en el sector público se puede realizar con los siguientes tipos principales de financiamiento:

- ✓ Recursos del Tesoro Público.
- ✓ Recursos directamente recaudados.
- ✓ Recursos de crédito externo.
- ✓ Otras fuentes.

Los recursos del Tesoro Público consideran al financiamiento por parte del Gobierno Central. Son recursos obtenidos a través de los mecanismos convencionales de recaudación del Gobierno. Por su parte, los recursos directamente recaudados son los ingresos obtenidos por el MTC, a través de la administración de los servicios que produce y que son pagados por los usuarios.

Los recursos de crédito externo son recursos que provienen de deudas que contrae el gobierno especialmente con organismos internacionales de desarrollo como el BID, JBIC, BIRF, CAF, entre otros; así como de otras instituciones extranjeras como el BEI o KFW. Dichos préstamos involucran contrapartida nacional por parte del Estado (Tesoro Público).

Finalmente otras fuentes consideran la llegada de recursos a través de donaciones internacionales al sector transporte y los aportes que recientemente

---

<sup>18</sup> Página WEB del Plan Binacional Perú – Ecuador: [www.planbinacional.gov.ec](http://www.planbinacional.gov.ec)

con la implementación del sistema de Concesiones han estado realizando las empresas privadas.”<sup>19</sup>

El método tradicional de financiamiento de la construcción, rehabilitación y mantenimiento de carreteras, esencialmente consiste en que se financian con fondos provenientes del tesoro público, esa es la principal característica. En la mayoría de las carreteras en la que interviene el Estado, se tiene que la construcción, rehabilitación o mantenimiento, la hacen las firmas privadas y que muchas veces se licita a quien la hace, pero el financiamiento es público, esa es la característica central. En algunas carreteras, se cobra peaje después, pero ese peaje tiene poco o nada que ver con el costo que tuvo la infraestructura correspondiente.

Si el gobierno puede financiar la expansión de infraestructura de una manera tradicional, es decir con fondos públicos, se ahorra tiempo y se evitan riesgos; sin embargo, el financiamiento público y la capacidad de endeudamiento de los países en desarrollo, obliga a pensar en la introducción de provisión y financiamiento privado para proyectos de infraestructura.

Por contraste, está la opción privada que se hizo popular y que fueron las Concesiones mediante el tipo de contrato B.O.T. (Built, Operate and Transfer). En esta modalidad, el gobierno diseña el proyecto de carretera, pero después son los privados el Concesionario, el que financia el proyecto y el que después recupera su dinero y eventualmente las utilidades, cobrando peaje durante un período relativamente largo, típicamente entre 15, 20, o hasta 30 años, termina la Concesión y la carretera vuelve a manos del Estado.

En carreteras con bajo volumen de tránsito no justifica una Concesión que basa sus ingresos en el cobro por peaje, por lo que requiere ser Cofinanciado por el Estado.

En el caso de las Concesiones Cofinanciadas por el Estado, “los montos que perciba el Concesionario por la ejecución y explotación de la obra y/o prestación del servicio constituyen el sistema de recuperación de la inversión y/o de los

---

<sup>19</sup> Plan Intermodal de Transporte del Perú 2004 – 2023. Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

costos o gastos de operación y mantenimiento efectuados; por lo tanto, la retribución económica por el servicio prestado por el Concesionario.”<sup>20</sup>

Un tema central en el financiamiento de la “obra pública pura” es la evaluación, asignación y tratamiento de los factores de riesgos de los proyectos. Cada una de las partes involucradas en estos proyectos enfrenta riesgos que deben ser coordinados, evaluados y de ser posible eliminados mediante arreglos contractuales e incentivos en la forma de seguros, aplicación de castigos por incumplimiento y otras cláusulas.

Una entidad, como el Estado, que administra muchos miles de kilómetros de vías, está en mejores condiciones de manejar riesgos que un Concesionario, que controla unos cientos, y cabe reconocer que es el propio Estado una de las principales fuentes de riesgo para los concesionarios. El propio cobro de peaje para remunerar capital ya invertido, en principio, puede constituir una fuente de ineficiencia económica, que deberá compararse con el costo de oportunidades sociales que habría ocurrido si el Estado se hiciera cargo directo de la obra.

Es debido a la importancia de la infraestructura en la economía de un país para alcanzar mayores niveles de competitividad que se viene trabajando para lograr mejores Concesiones que beneficien a todos los agentes económicos.

### **3.10 La Región Fronteriza Perú - Ecuador.**

El área de la región fronteriza Perú-Ecuador abarca aproximadamente 420,656 km<sup>2</sup> y alberga una población de 4.7 millones. El ámbito fronterizo peruano con el Ecuador comprende una vasta zona de una extensión de 288,063 km<sup>2</sup>, a lo largo de más de 1,500 kilómetros de frontera; comprende 134 distritos que forman parte de 21 provincias en 05 departamentos y alberga a una población que alcanza los 3.2 millones de habitantes.

---

<sup>20</sup> Artículo 3° del Decreto Supremo N° 108-2006-EF.

“En general, la región fronteriza peruana se caracteriza por su escasa articulación, integración y desarrollo, debido, sobre todo, a su limitada infraestructura económica y social, la realización de actividades productivas desarticuladas del mercado y de bajo rendimiento, así como por el aislamiento de las zonas rurales, con escaso o nulo acceso a los servicios básicos. Así, los indicadores muestran que gran parte de la población carece de agua potable, de servicios de saneamiento y de electricidad, y sus tasas de desnutrición, mortalidad infantil y analfabetismo son superiores al promedio nacional.

A estos problemas se suman los bajos niveles educativos, el deterioro de la identidad de las comunidades nativas y el medio ambiente, el desconocimiento de sus potencialidades, las serias limitaciones para aprovechar las pocas oportunidades de generación de ingresos y negocios y la escasa inversión privada. Esta situación se agrava aún más con su aislamiento, pues las vías de comunicación con las que cuentan son escasas y, por lo general, en tan mal estado que su uso implica altos costos de transporte y tiempo de viaje, lo que limita significativamente sus posibilidades de desarrollo”<sup>21</sup>

---

<sup>21</sup> Página WEB del Plan Binacional Perú – Ecuador: [www.planbinacional.org.pe](http://www.planbinacional.org.pe)

## **CAPITULO 4**

### **LAS CONCESIONES EN EL PERU**



#### **4.1 Justificación del proceso de otorgamiento de Concesiones.**

El Perú tiene un déficit de Infraestructura de US\$ 18,000 millones, de los cuales corresponden:

Al Sector Transporte	US \$ 5,458 millones.
Al Sector Saneamiento	US \$ 5,6 11 millones.
Al sector Electricidad	US \$ 4,725 millones.
Al sector Telecomunicaciones	US \$ 2,206 millones.

Hay 5 millones de peruanos que viven en las ciudades que no cuentan con el servicio de agua potable en sus hogares, 27% de la población sin electricidad, sólo el 27% de la red vial nacional esta en buen estado. A lo anterior se suman pérdidas de competitividad por carencias de infraestructura: congestión de tránsito, daños a los productos transportados, demoras en carreteras y desgaste de vehículos, demoras en los puertos, daños físicos por accidentes, etc.

La brecha de infraestructura limita la competitividad de nuestro país y por ende el crecimiento.

La incorporación de capitales privados a través del proceso de Concesiones:

- ✓ Libera recursos públicos para orientarlos a proyectos y programas de alta rentabilidad social.
- ✓ Desarrolla y mejora la eficiencia en la producción y gestión de infraestructura pública.
- ✓ Descentraliza la producción y gestión de la infraestructura, generando niveles de servicio por los cuales los usuarios estén dispuestos a pagar.
- ✓ Independiza la gestión del servicio de las decisiones políticas.
- ✓ Promueve la pluralidad de ofertas en los servicios.
- ✓ Genera mejoras en la competitividad de las empresas en general.

#### **4.2 Marco Legal de las Concesiones en el Perú.**

El marco legal que regula el régimen de Concesiones se compone de la siguiente base legal:

- ✓ Constitución Política del Perú: artículos 58° y 73°.
- ✓ Decreto Legislativo N° 674 del 25 de septiembre de 1991 - Ley de Promoción de la Inversión Privada en las Empresas del Estado, y su Reglamento aprobado mediante Decreto Supremo N° 070-92-PCM del 16 de Julio de 1992.
- ✓ Decreto Legislativo N° 839 del 19 de agosto de 1996 - Ley de Promoción de la Inversión Privada en Obras Publicas de Infraestructura y de Servicios Públicos
- ✓ Decreto Supremo N° 059-96-PCM del 26 de diciembre de 1996 – Texto Único Ordenado de las normas con rango de Ley que regulan la entrega en Concesión al Sector Privado de las Obras Públicas de Infraestructura y de Servicios Públicos, y su Reglamento aprobado mediante Decreto Supremo N° 060-96-PCM del 27 de Diciembre de 1996.
- ✓ Decreto Legislativo N° 674. Ley de Promoción de la Inversión Privada en Empresas del Estado y su Reglamento: Decreto Supremo 070-92-PCM.
- ✓ Decreto de Urgencia N° 054-2001 del 04 de mayo de 2001 – Apoyo a las Municipalidades, Sociedades de Beneficencia y demás Entidades del Estado, en materia de Promoción de la Inversión Privada.
- ✓ Ley N° 27783 del 17 de julio de 2002 – Ley de Bases de la Descentralización: Artículos 35° d) y 37° d).
- ✓ Ley N° 27867 del 16 de noviembre de 2002 – Ley Orgánica de Gobiernos Regionales: artículo 34° *“Los Gobiernos Regionales... otorgan concesiones y celebran cualquier otra modalidad contractual...”*.
- ✓ Ley N° 27972 del 26 de mayo de 2003 – Ley Orgánica de Municipalidades: artículos 9°, 18) ; 20°, 24) y 25); 33° *“Los gobiernos locales pueden otorgar concesiones a personas jurídicas, nacionales o extranjeras para la ejecución y explotación de obras de infraestructura o de servicios públicos*

*locales, conforme a ley...*”; 59º; 65º y 66º; 69º, 8) y 11); 79º, 2.1); 80º, 2.1) y 4.1); 81º, 1.4), 1.7) y 1.9).

- ✓ Ley N° 28059 del 12 de agosto de 2003 - Ley Marco de Promoción de la Inversión Descentralizada.
- ✓ Decreto Supremo N° 015-2004-PCM del 27 de febrero de 2004 - Reglamento de la Ley Marco de Promoción de la Inversión Descentralizada.
- ✓ Decreto Legislativo N° 1012 del 12 de mayo de 2008, que aprueba la Ley Marco de Asociaciones Público – Privadas para la Generación de Empleo Productivo y dicta Normas para la Agilización de los Procesos de Promoción de la Inversión Privada, y su Reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 146-2008-EF del 08 de diciembre de 2008.

#### **4.3 Modalidades de Otorgamiento de las Concesiones.**

“La Concesión podrá otorgarse bajo cualquiera de las siguientes modalidades:

- a) **Concesión a Título Oneroso.**- Imponiendo al Concesionario el pago de una contribución determinada en dinero o una participación sobre sus beneficios a favor del Estado.
- b) **Concesión a Título Gratuito.**
- c) **Concesión Cofinanciada por el Estado.**- Con una entrega inicial durante la etapa de construcción o con entregas en la etapa de explotación, reintegrables o no.
- d) **Concesión Mixta.**- Cuando concurren más de una de las modalidades antes señaladas.<sup>22</sup>

---

<sup>22</sup> Artículo 14º del Decreto Supremo N° 059-96-PCM.

Criterios a considerar para determinar la modalidad de la Concesión:

“Para determinar la modalidad de Concesión, deberá considerarse lo siguiente:

- ✓ La necesidad de ejecución de la obra o del servicio;
- ✓ La rentabilidad que pueda producir;
- ✓ La amortización de sus costos, y
- ✓ La amortización de los gastos de conservación y de explotación que demande la obra.”<sup>23</sup>

#### **4.4 Tipos de procedimientos para el otorgamiento de Concesiones.**

**Licitación Pública Especial.**- Procedimiento administrativo por el que un ente público invita a los interesados para que, sujetándose a las condiciones en las bases, formulen propuestas entre las cuales seleccionará la más conveniente.

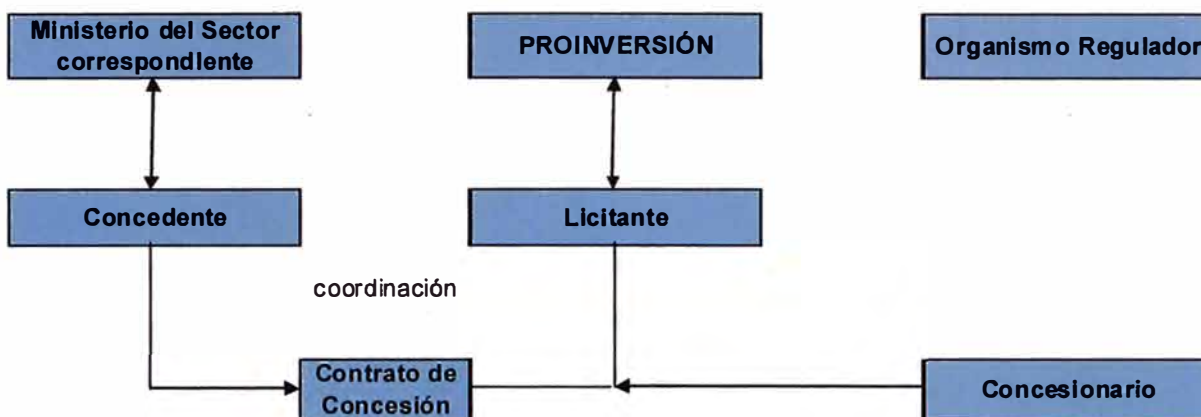
**Concurso de Proyectos Integrales.**- Se lleva a cabo cuando el organismo Concedente no cuenta con los estudios y proyectos requeridos para otorgar la ejecución de la obra u explotación del servicio. Reporta para el Estado un significativo ahorro de tiempo e inversión de fondos públicos por cuanto la integridad de la elaboración del proyecto corre por cuenta de los particulares oferentes.

**Adjudicación Directa.**- Cuando un interesado propone una iniciativa de inversión privada sobre un proyecto público y no se presentan otros interesados en desarrollar el mismo proyecto.

---

<sup>23</sup> Artículo 14° y 15° del Decreto Supremo N° 059-96-PCM.

#### 4.5 Entidades que participan en los Procesos de Concesión.



#### 4.6 Plazo de Concesión.

“Plazo Máximo General: 60 años. Se cuenta a partir de la suscripción del respectivo contrato.

Los Convenios de Estabilidad Jurídica que se firmen se extienden por todo el plazo de la Concesión.

Cabe la Suspensión de la Concesión bajo ciertas causales.

Cabe el Rescate de la Concesión, pero condicionado al pago de la indemnización que esta contemplada en el contrato.”<sup>24</sup>

#### 4.7 Régimen Jurídico de los bienes de la Concesión.

La Concesión de bienes públicos no otorga un derecho real sobre los mismos. Sin embargo, en estos casos, el contrato de Concesión constituirá título suficiente para que el concesionario haga valer los derechos que dicho contrato le otorga frente a terceros, en especial el de cobrar las tarifas, precios, peajes u otros sistemas de recuperación de las inversiones.<sup>25</sup>

<sup>24</sup> Artículos 16°, 17°, 19° y 38° del Decreto Supremo N° 059-96-PCM.

<sup>25</sup> Artículo 13° del Decreto Supremo N° 059-96-PCM.

“Los bienes que devengan en partes integrantes o accesorios de la Concesión, no podrán ser transferidos separadamente de ésta, hipotecados, prendados o sometidos a gravámenes de ningún tipo, durante el plazo de vigencia de la misma, sin la aprobación del organismo Concedente. Al término de la Concesión pasarán al dominio del Estado.”<sup>26</sup>

“El Concesionario puede constituir hipoteca sobre el derecho de Concesión previa autorización del Concedente; dicha hipoteca surtirá efecto desde su inscripción en el Registro de Hipoteca de Concesiones de Obras Públicas de Infraestructura y de Servicios Públicos a cargo de las Oficinas Registrales de la Superintendencia Nacional de los Registros Públicos - SUNARP.”<sup>27</sup>

#### **4.8 Derechos y obligaciones del Concesionario.**

##### **Derechos del Concesionario**

- ✓ Prestación directa del servicio público o explotación de la infraestructura concedida por el plazo de duración de la Concesión.
- ✓ Percibir las tarifas que paguen los usuarios por los servicios públicos u obras que preste o explote.
- ✓ Utilización de los bienes de dominio público necesarios para la prestación del servicio.
- ✓ Con la autorización del Concedente, transferir la Concesión a otra persona jurídica
- ✓ Con la autorización del Estado, constituir garantía sobre sus ingresos respecto de obligaciones derivadas de la propia Concesión y de su explotación.

---

<sup>26</sup> Artículo 30° del Decreto Supremo N° 059-96-PCM.

<sup>27</sup> Artículo 3° de la Ley N° 26885.

### **Obligaciones del Concesionario**

- ✓ Cumplir con el contrato de Concesión.
- ✓ Conservar las obras, sus vías de acceso, señalización y servicios en condiciones normales de utilización.
- ✓ Prestar el servicio en forma continuada y cumpliendo con las normas de calidad del servicio.
- ✓ Explotar directamente la Concesión y no cederla a terceros sin autorización del Concedente.
- ✓ Velar por el orden en la prestación del servicio.
- ✓ Indemnizar los daños que causen a terceros como consecuencia de las operaciones que requiera la prestación del servicio público o la explotación de una obra pública.

### **4.9 Relaciones del Concesionario con el Usuario.**

#### **Derechos del Usuario:**

- ✓ Derecho de acceso al servicio.
- ✓ Derecho al funcionamiento del servicio.
- ✓ Derecho de información.
- ✓ Derecho de presentar reclamaciones.

#### **Obligaciones del Usuario:**

- ✓ Pagar las tarifas.
- ✓ Acatar las reglas que disciplinen la prestación del servicio.

### **4.10 Supervisión del cumplimiento de las Concesiones.**

La Supervisión del cumplimiento de las Concesiones se encuentra a cargo del Organismo Regulador del Sector correspondiente.

### **Relación de Organismos Reguladores:**

- ✓ OSIPTEL: Servicio Público de Telecomunicaciones.
- ✓ OSINERGMIN: Energía Eléctrica. Actividad de comercialización y distribución de hidrocarburos y gas natural, y minería.
- ✓ SUNASS: Servicio de Saneamiento (agua potable y alcantarillado).
- ✓ OSITRAN: Regular mercados en los que actúan las entidades prestadoras que realizan la explotación de la infraestructura nacional de transporte de uso público: carreteras, aeropuertos, puertos y ferrocarriles.

### **Funciones de los Organismos Reguladores:**

- a) Potestad Supervisora.
- b) Potestad Reguladora.
- c) Potestad Normativa.
- d) Potestad Fiscalizadora y Sancionadora.
- e) Potestad de Solución de Controversias entre Empresas.
- f) Potestad de Solución de Reclamos de Usuarios.

#### **4.11 Régimen de las tarifas.**

En caso que, el Contrato de Concesión con el Estado contenga cláusulas tarifarias y de reajuste de las mismas, se aplican dichas tarifas.

Cuando exista competencia en el mercado y no existan cláusulas tarifarias, rigen las tarifas del mercado.

En caso no exista competencia en el mercado, corresponde al regulador fijar las tarifas, peajes y otros cobros similares, así como proceder a su revisión y modificación.

**El precio regulado**, es el valor de la contraprestación que se paga por un servicio público, sujeto a determinación por los Organismos Reguladores.



“Todo sistema regulatorio debe considerar las limitaciones que enfrenta el Regulador: posee peor información que el Concesionario. Las asimetrías de información hacen necesario que las normas se basen en variables observables y verificables. El Regulador debe poder contratar servicios técnicos privados de verificación; imponer multas adecuadas, reemplazando el sistema actual que sólo puede aplicar multas bajas o caducar la concesión y; por último, desarrollar un sistema de reclamos de clientes que sea eficiente, fácil de usar y con información pública.”<sup>28</sup>

#### MARCO LEGAL:

- ✓ Ley N° 27332 del 13 de julio de 2000 - Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos.
  
- ✓ Ley N° 27838 del 03 de octubre de 2002 – Ley de Transparencia y Simplificación de los Procedimientos Regulatorios de Tarifas.
  
- ✓ Decreto Supremo N° 010-201-PCM del 06 de febrero de 2001 - Reglamento General del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – OSITRAN.
  
- ✓ Resolución de Consejo Directivo N° 003-202-CD/ OSITRAN – Procedimiento de Fijación y Revisión de Precios Regulados de OSITRAN y su Exposición de Motivos.

#### **4.12 Modificaciones al Contrato de Concesión, el Ius Variandi.**

El Ius Variandi autoriza al Estado a modificar el objeto del contrato de Concesión en función del interés público. Ejemplo: se advierten necesidades nuevas no previstas cuando se diseñaron las obras, cuando aparecen causas técnicas imprevisibles.

El artículo 17° del Decreto Supremo N° 059-96-PCM establece que los Contratos de Concesión pueden contener cláusulas que estipulen el pago de una

---

<sup>28</sup> “La Regulación de Concesiones Viales”. Centro de Estudios Públicos, Chile – 1997.

indemnización a favor del Concesionario en caso que, el Estado modifique unilateralmente la Concesión.

Se requiere la opinión previa del Organismo Supervisor para cualquier renegociación de los contratos de Concesión, el cual realizará un análisis de los efectos de tales medidas.

#### **4.13 Equilibrio Económico Financiero de la Concesión.**

Se garantiza en los contratos que, si por cambios en las leyes aplicables que tengan exclusiva relación a aspectos económicos - financieros vinculados a la inversión u operación de los contratos de Concesión, se redujeran los ingresos brutos anuales del Concesionario en un 15% o más con respecto de los ingresos de los dos años de vigencia de la Concesión inmediatamente anteriores, o alternativamente, los costos o gastos anuales del Concesionario se incrementarán en un 15% o más con respecto al promedio de los costos o gastos de los dos años de vigencia de la Concesión inmediatamente anteriores, se considerará que el equilibrio económico del presente contrato se ha visto significativamente afectado.

En tal caso, el Concesionario podrá proponer con la necesaria sustentación, las soluciones y procedimientos a seguir para restablecer el equilibrio económico financiero existente a la fecha de cierre. Entre las mencionadas soluciones se puede considerar la modificación del valor de las tarifas y de la vigencia de la Concesión. La decisión corresponde al Concedente con la opinión técnica previa del Organismo Supervisor.

#### **4.14 Garantías aplicables a la estructuración financiera de los Contratos de Concesión.**

##### Garantía sobre los ingresos del Concesionario

El Concesionario tiene derecho a otorgar sus ingresos, en garantía de obligaciones a favor de Acreedores Permitidos, previa autorización del Concedente con opinión favorable del Organismo Supervisor.

### Hipoteca del Derecho de Concesión

“El Concesionario tiene derecho a otorgar en Hipoteca su derecho a la Concesión, en garantía de sus obligaciones a favor de acreedores permitidos, previa autorización otorgada por el Concedente con opinión favorable del Organismo Supervisor. La ejecución corresponde al Concedente, o por quien este designe, a solicitud del acreedor permitido hipotecario del Concesionario convocándose a subasta para seleccionar nuevo Concesionario. Con el producto de la Subasta se cancela el crédito al acreedor permitido.”<sup>29</sup>

## **4.15 Solución de controversias derivadas de los Contratos de Concesión.**

### CONTROVERSIAS TÉCNICAS

Puede ser sometida a la decisión final e inapelable de un Perito en la materia designado por las partes.

“Todas y cada una de las Controversias Técnicas que no puedan ser resueltas directamente por las Partes dentro del plazo de trato directo deberán ser sometidas a un arbitraje de conciencia, de conformidad con el Artículo 3 de la Ley General de Arbitraje peruana, en el cual los árbitros resolverán conforme a sus conocimientos y leal saber y entender. Los árbitros podrán ser peritos nacionales o extranjeros, pero en todos los casos deberán contar con amplia experiencia en la materia de la Controversia Técnica respectiva, y no deberán tener conflicto de interés con ninguna de las Partes al momento y después de su designación como tales.

### CONTROVERSIAS NO TÉCNICAS

Las Controversias No-Técnicas serán resueltas mediante arbitraje de derecho, de conformidad con el Artículo 3 de la Ley General de Arbitraje peruana, procedimiento en el cual los árbitros deberán resolver de conformidad con la legislación peruana aplicable. El arbitraje de derecho podrá ser local o internacional, de acuerdo a lo siguiente:

- (i) Cuando las Controversias No-Técnicas que tengan un monto involucrado superior a Diez Millones y 00/100 Dólares de los Estados Unidos de America (US\$ 10'000,000.00) o su equivalente en moneda nacional,

poniendo en riesgo la continuidad del Contrato, las Partes tratarán de resolver dicha controversia vía trato directo.

En caso las Partes no se pusieran de acuerdo, la controversia suscitada será resuelta mediante arbitraje internacional de derecho a través de un procedimiento tramitado de conformidad con las Reglas de Conciliación y Arbitraje del Centro Internacional de Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones (el "CIADI"), establecidas en el Convenio sobre Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones entre Estados y Nacionales de otros Estados, aprobado por el Perú mediante Resolución Legislativa N° 26210, a cuyas normas las Partes se someten incondicionalmente.

- (ii) Las Controversias No-Técnicas en las que el monto involucrado sea igual o menor a Diez Millones y 00/100 Dólares de los Estados Unidos de America (US\$ 10'000,000.00), o su equivalente en moneda nacional, y aquellas controversias de puro derecho que no son cuantificables en dinero, serán resueltas mediante arbitraje de derecho, a través de un procedimiento tramitado de conformidad con los Reglamentos de Conciliación y Arbitraje del Centro de Arbitraje Nacional e Internacional de la Cámara de Comercio de Lima, a cuyas normas las Partes se someten incondicionalmente, siendo de aplicación supletoria primero la Ley General de Arbitraje peruana y después el Código Procesal Civil del Perú.<sup>30</sup>

#### **4.16 Terminación de los Contratos de Concesión.**

##### Marco Legal

Artículo 39° del Decreto Supremo N° 059-96.PCM - Causales de caducidad.

Artículo 7° de la Ley N° 26917.- Creación de OSITRAN:

- (i) Le corresponde a OSITRAN declarar la suspensión temporal de la Concesión o su caducidad, cuando la empresa Concesionaria incurra en alguna de las causales establecidas en las normas con rango de Ley, que regulan la entrega en Concesión al sector privado de las obras públicas de

<sup>29</sup> Artículo 3° de la Ley N° 26885

<sup>30</sup> Contrato de Concesión del tramo vial Ovalo Chancay / Dv. Variante Pasamayo – Huaral – Acos. PROINVERSIÓN – 2009.

infraestructura y de servicios públicos, normas reglamentarias y complementarias o en el contrato de Concesión, en el ámbito de su competencia.

- (ii) En casos excepcionales en los cuales exista suspensión de la Concesión, terminación de contrato o caducidad del mismo, a fin de evitar la paralización del servicio, OSITRAN podrá contratar temporalmente los servicios de empresas especializadas, hasta la suscripción de un nuevo contrato de Concesión. Los contratos temporales no tendrán, en ningún caso, duración superior a un año calendario.

#### Causales normales de terminación

- ✓ Motivo: Vencimiento del plazo del Contrato de Concesión.

#### Causales anormales de terminación

- ✓ Mutuo acuerdo.
- ✓ Rescate de la Concesión (decisión unilateral del Concedente).
- ✓ Por incumplimiento del Concesionario (causales genéricas o específicas).
- ✓ Por incumplimiento del Concedente.
- ✓ Sin culpa de las partes.

#### Principales aspectos sobre los que repercute la extinción de los Contratos de Concesión:

- ✓ Entrega de los bienes al Concedente (Reversión).
- ✓ La situación de las garantías aportadas por el Concesionario (se devuelven o ejecutan).
- ✓ La garantía del pago de deudas.
- ✓ Sustitución del Concesionario.

#### Casos:

- a) Vencimiento del plazo de la Concesión:
- ✓ Carácter automático.
  - ✓ Devolución de los bienes al Concedente (reversión).
  - ✓ Concesionario tiene derecho a percibir un precio por la transferencia al Concedente de los bienes no depreciados (aportados por el Concesionario).

- ✓ Devolución al Concesionario de la garantía de fiel cumplimiento de Contrato.
  
- b) Decisión Unilateral del Concedente (Rescate):
  - ✓ Pago de Indemnización al Concesionario.
  - ✓ Pago a los Acreedores Permitidos.
  - ✓ Devolución al Concesionario de la garantía de fiel cumplimiento de Contrato.
  
- c) Incumplimiento del Concesionario:
  - ✓ La declaración de caducidad corre a cargo del Supervisor.
  - ✓ Ejecución de la garantía de fiel cumplimiento del Concesionario.
  - ✓ Indemnización por daños y perjuicios.

#### **4.17 Ventajas y Desventajas de la Participación Directa del Estado en el desarrollo de Proyectos Viales.**

##### **Ventajas**

- ✓ Si el gobierno puede financiar la expansión de infraestructura con fondos públicos, se ahorra tiempo y se evitan riesgos.
- ✓ Aumenta el bienestar gracias a que ahorra tiempo y facilita el contacto y el movimiento.
- ✓ Extiende el mercado laboral, el de bienes y el de servicios, gracias a que reduce los costos de transportes y comunicación.
- ✓ Permite la explotación de economías de escala.

##### **Desventajas**

- ✓ La existencia de restricciones presupuestales, debido a la multiplicidad de demandas que enfrentan las arcas públicas, limitan la capacidad para invertir en infraestructura de transporte..
- ✓ Los proyectos de infraestructura no suelen considerarse una prioridad por parte de los gobiernos, dado que los beneficios de los proyectos de transporte se distribuyen a lo largo del tiempo.
- ✓ Los ingresos por la explotación de la infraestructura no se utiliza en los trabajos de conservación de la misma.

- ✓ El gran obstáculo para el financiamiento de las infraestructuras no es solamente la disponibilidad de recursos, sino que cuando éstos pueden disponerse de fuentes de financiamiento internacionales, se encuentran, de un lado, los topes presupuestarios de endeudamiento externo que limitan su aplicabilidad en el tiempo.
- ✓ Las tarifas que se cobra por el uso de la infraestructura no se calcula sobre la base de los costos de mantenimiento.
- ✓ La falta de mantenimiento posterior de las obras de infraestructura pública.

#### **4.18 Ventajas y Desventajas de la Participación del Sector Privado en el desarrollo de Proyectos Viales vía Concesiones.**

##### **Ventajas**

- ✓ El Sector Público puede atender otros requerimientos de inversión.
- ✓ Las Concesiones Viales permiten alcanzar el subsidio sobre la escasez de recursos públicos.
- ✓ Permite contar con carreteras en buen estado de transitabilidad al ceder el Estado al Concesionario, los trabajos de construcción, conservación y explotación por periodos largos de tiempo.
- ✓ Permite la ejecución de grandes proyectos de inversión de carácter transnacional.
- ✓ Desarrolla y mejora la eficiencia en la producción y gestión de infraestructura pública.
- ✓ Independiza la gestión del servicio de las decisiones políticas.
- ✓ Descentraliza la gestión de la conservación de la infraestructura

##### **Desventajas**

- ✓ Las Concesiones Viales requieren de garantías o subsidios que representan gastos públicos efectivos o contingentes.
- ✓ Las dificultades y obstáculos para su instrumentación aumentan, especialmente cuando se pretenden aplicar fórmulas calificadas como de "financiamiento íntegramente privado" y de inversiones de gran envergadura.

#### **4.19 Las Concesiones de Infraestructura de Transporte en el Perú.**

“El Programa de Concesiones se encuentra articulado a los objetivos del Plan de Desarrollo de la Infraestructura de transporte público y se orienta a garantizar el mantenimiento y desarrollo de las infraestructuras.

Con la finalidad de dar impulso a la promoción de la inversión privada en infraestructura de transportes, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones a potenciado el Programa de Concesiones de infraestructura de transportes, el cual tiene como objetivo entregar al sector privado la ejecución (construcción, mejoramiento y/o rehabilitación) de obras de infraestructura de transporte público y la explotación de dicha infraestructura por un periodo de tiempo determinado.

Con la entrega en Concesión de la infraestructura de transporte al sector privado, se busca evitar los problemas que anteriormente no permitían al Estado la realización de las correspondientes obras, entre los principales problemas teníamos:

- ✓ Insuficiente asignación de recursos financieros.
- ✓ Excesiva dependencia del presupuesto.
- ✓ Las tarifas que se cobra por el uso de la infraestructura no se calcula sobre la base de los costos de mantenimiento.
- ✓ Los ingresos de la explotación de las infraestructuras no se destinan a la conservación de las mismas.
- ✓ Escasez de criterios técnicos en la realización de las inversiones, etc.

##### **a) Principales Objetivos**

Los principales objetivos del Programa de Concesiones de infraestructura de transportes son:

- ✓ Promover la participación de la inversión privada en el financiamiento y desarrollo de la infraestructura de transporte (proyectos con rentabilidad atractiva para los inversionistas).
- ✓ Garantizar la conservación de la infraestructura en el largo plazo, bajo estándares internacionales de serviciabilidad, independizándola de los ciclos políticos.



- ✓ Ampliar la oferta de infraestructura, de forma tal, que faciliten e impulsen el desarrollo de las diferentes actividades económicas que se realizan en nuestro país.
- ✓ Descentralizar la gestión de la conservación de la infraestructura alcanzando niveles de servicio por el que los usuarios estén dispuestos a pagar.

**b) Beneficios del programa**

Entre los principales beneficios que se lograrán con el programa tenemos:

- ✓ Independizar la gestión de la conservación y el mantenimiento de las infraestructuras, de las decisiones políticas, evitando en casos de crisis fiscales, la utilización de los recursos para fines diferentes a la conservación.
- ✓ Disminuir la presión sobre la caja fiscal por concepto de inversiones, reduciendo la exposición a nuevo endeudamiento.
- ✓ Atraer la participación privada hacia la infraestructura de transportes, llevando modernidad a los servicios que reciben los usuarios a través de las mejoras tecnológicas.
- ✓ Integrar zonas de difícil acceso a los principales centros económicos a través del mejoramiento y ampliación de la infraestructura, permitiendo reducir costos de transporte y ampliar los mercados.
- ✓ Incentivar la creación de instrumentos financieros que generarán un mayor dinamismo en el mercado de capitales.
- ✓ Elevar los niveles de seguridad en las infraestructuras de transporte, reduciendo la probabilidad de accidentes.
- ✓ Descentralizar la asignación de los recursos generados por la recaudación.

Es debido a la importancia de la infraestructura en la economía de un país para alcanzar mayores niveles de competitividad que se viene trabajando para lograr mejores Concesiones que beneficien a todos los agentes económicos.”<sup>31</sup>

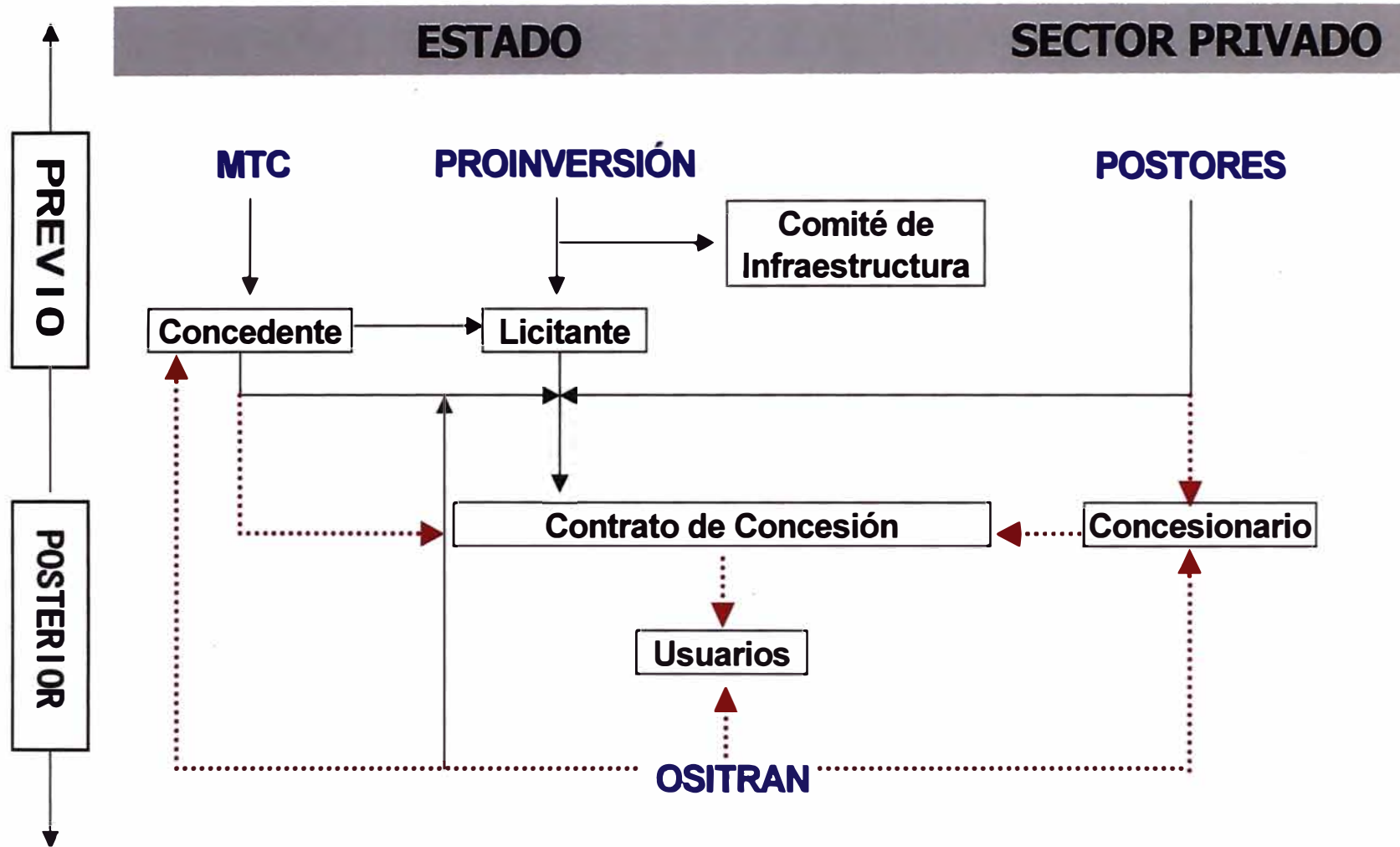
**c) Estructura institucional del Estado en las Concesiones de infraestructura de transporte**

- ✓ **Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC)**  
Dicta la política sectorial y el marco técnico-normativo para el sector transporte, y representa al Estado en la suscripción del Contrato de Concesión, en su calidad de Concedente.
  
- ✓ **Agencia de Promoción de la Inversión Privada (PROINVERSION)**  
Promueve la inversión privada en infraestructura a través de diseño, convocatoria y conducción de los procesos de Concesión hasta su adjudicación al sector privado, mediante mecanismos de licitación pública o concursos de proyectos integrales.
  
- ✓ **Organismo Supervisor de la Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN)**  
Regula los mercados en los que actúan las empresas que explotan la infraestructura de transporte y supervisa los Contratos de Concesión, en resguardo de los intereses de los usuarios, los inversionistas y del Estado.

---

<sup>31</sup> Página WEB del Ministerio de Transportes y Comunicaciones: [www.mtc.gob.pe](http://www.mtc.gob.pe)

d) Dinámica del proceso de Concesiones de infraestructura de transporte



**e) ¿Por qué se requiere la inversión privada en infraestructura vial?**

Los niveles de servicio de la red vial han empezado a deteriorarse, al no efectuarse un mantenimiento oportuno.

Los requerimientos de inversión estimados por el MTC para toda la Red Vial Nacional superan los US\$ 2,200 millones.

Este monto solo incluye los costos de poner a punto la actual red vial y no mayores expansiones de la red.

Cerca del 13% de esta inversión estaría destinada a rehabilitación de la red vial nacional asfaltada.

A estos requerimientos de inversión debiera sumarse el costo anual de mantenimiento necesario para evitar el deterioro de los tramos de la red que en la actualidad se encuentran en buen estado.

**f) Etapas de los procesos de Concesión en infraestructura vial**

- (i) Convocatoria: Difusión de las Bases.
- (ii) Consultas a las Bases. Precalificación (hasta 15 días antes de la presentación de ofertas).
- (iii) Propuesta Técnica
  - ✓ Expediente Técnico flexible.
  - ✓ Plan General de Trabajo - Calendario de Inversión.
  - ⇒ Evaluación Técnica: Aceptable, o No aceptable.
- (iv) Propuesta Económica
  - ✓ Mayor Retribución al Estado.
  - ✓ Menor Valor Presente Neto de los Ingresos (VPI).
  - ✓ Menor Aporte del Estado (PAO y PAMO).

**g) Factores críticos en los procesos de Concesión de infraestructura vial en el Perú**

- ✓ Apoyo político al más alto nivel.

- ✓ Incorporación de requerimientos institucionales en la dinámica de los procesos.
  - INC: Conservación del patrimonio arqueológico ubicado en el área de Concesión.
  - Conservación del medio ambiente.
  - Expropiaciones.
  
- ✓ Flexibilidad del proceso para incorporar las opiniones de los interesados.
  - Postores.
  - Entidades financieras.
  - Gobiernos Regionales y Locales.
  - Usuarios.
  - Coordinación permanente entre el Concedente, PROINVERSIÓN y el Organismo Regulador.
  - Transparencia.

VER MAPA DE CONCESIONES VIALES DEL PERÚ en el Anexo N° 2 (Página 110 del presente Informe)

## **CAPITULO 5**

### **CASO PRÁCTICO: MODELO DE EVALUACIÓN PARA LA CONCESIÓN DE LA CARRETERA SULLANA – EL ALAMOR**

## **5.1 Ubicación del proyecto.**

La carretera objeto del proyecto Sullana – El Alamor, se encuentra ubicado en la Provincia de Sullana, Región Piura, discurriendo en parte por los Distritos de Marcavelica, Salitral, Querecotillo y Lancones, iniciándose a la altura del km. 1022 de la carretera Panamericana Norte, hasta llegar a la localidad de El Alamor en la frontera con el Ecuador, totalizando una longitud aproximada de 66 km. Es la Red Vial Departamental PI-104, que corre en dirección aproximada Sur - Norte en forma paralela y al Oeste del Río Chira y su embalse del aprovechamiento de Poechos. La Carretera Sullana – El Alamor, es el tramo correspondiente al sector peruano del eje vial binacional Perú – Ecuador N° 5: Arenillas – Sullana.

## **5.2 Situación actual de la carretera.**

De la información existente y de la visita efectuada a la carretera, se puede decir que, la carretera presenta claramente dos tramos definidos no sólo por su tránsito, sino también por sus superficies de rodamiento.

Un primer tramo desde la Panamericana (en las proximidades de Marcavelica) hasta el desvío a la presa de Poechos, el cual fue pavimentado en 1982 y muy poco conservado hasta la fecha.

El segundo tramo desde el desvío a Poechos hasta El Alamor, es un firme natural, que en algunos cortos sectores se mantiene como afirmado por trabajos asumidos por la Presa de Poechos en acuerdo con las autoridades de Lancones. De esta manera el tramo mejor mantenido es el que une esta localidad con una intersección de la carretera y un camino de la Presa de Poechos.

La carretera se desarrolla en un terreno más bien llano en sus comienzos mientras recorre el valle aluvial del Río Chira.

La represa de Poechos que provee agua para riego y regula el río, ha hecho posible la agricultura a ambos márgenes de la carretera en sus primeros 20

kilómetros, donde se destacan plantaciones de plátano y arroz, complementándose con frutales y productos de huerta.

A partir de ello y a medida que se avanza por la carretera, la población va disminuyendo, ya que la agricultura se hace más difícil y se reemplaza por la actividad ganadera caprina en su mayoría.

Al avanzar la carretera también va presentando mayor ondulación y su cota va ascendiendo hasta superar los 140 m.s.n.m. en Lancones, la localidad más alta de todo el trayecto. A partir de allí se sigue en un promedio de cota cercano a los 130 m.s.n.m. en un terreno bastante ondulado, lo que encarece las obras por la importante cantidad de drenajes transversales y longitudinales que se requieren incorporar.

Desde el punto de vista de la infraestructura los problemas se pueden circunscribir principalmente a la estructura del pavimento y a las obras de arte presentes y faltantes.

En lo que al pavimento respecta se pudo constatar su alto grado de deterioro que llega hasta una total ausencia en numerosos sectores, con roturas de bordes y bermas también destruidas, descalzadas en más de 5 cm e inclusive inexistentes principalmente en algunos sectores del primer tramo.

Además de la insuficiencia aparente de la mayoría de las pocas obras de arte presentes, se observa ausencia de estructuras de drenaje transversal.

También se aprecia la ausencia de cunetas en todos los sectores en desmonte, generado en correspondencia presencia de agua en la calzada por falta de evacuación de la misma y el consiguiente anegamiento y destrucción de la vía.

En lo referente a problemas vinculados al trazado existente se pudieron apreciar algunos sectores en los cuales el diseño geométrico de la rasante actual, principalmente en su altimetría, pero también su planimetría en algún punto singular, introduce perturbaciones que dificultan el desarrollo seguro y confortable del flujo de circulación.



Por otro lado, se detectan diversos lugares en los cuales no se respeta un ancho libre para la zona de camino, ya sea por la presencia de caseríos próximos o por basura acumulada en las bermas por ejemplo, elementos que generan interferencias laterales que afectan la fluidez en la circulación.

La notoria y generalizada falta de ejecución de trabajos de conservación de la carretera, con materiales y vegetación que se extiende casi sobre el propio coronamiento disminuyendo sensiblemente las condiciones de visibilidad, son todos elementos restrictivos que producen estrangulamientos en el flujo debido a las interferencias laterales que ocasionan, incidiendo perjudicialmente en las características de circulación de la carretera.

También se observa que en algunos sectores hay reducciones significativas del ancho de calzada debido a obras de arte transversales de longitud insuficiente, al descalce de bermas y roturas de bordes que han progresado sobre la plataforma.

En materia de seguridad los principales problemas identificados están asociados a la insuficiente y deteriorada señalización vertical, a la inexistente demarcación horizontal y a la ausencia de elementos de guía y contención para el flujo de vehículos.

En lo que corresponde al tráfico vehicular por la Carretera Sullana – El Alamor, se tiene conocimiento de la información existente que, el índice medio diario en el tramo del km 0 + 000 al km 31 + 780 (Desvío a Poechos) es de 890 vehículos/día y en el tramo del km 31 + 780 (Desvío a Poechos) al km 65 + 940 (El Alamor) es de 90 vehículos/día.

### **5.3 Definición del problema y sus causas**

El problema central en la zona del proyecto es el difícil acceso vehicular de la población beneficiaria, constituyéndose en el factor que impide lograr el desarrollo socio económico de los pueblos involucrados.

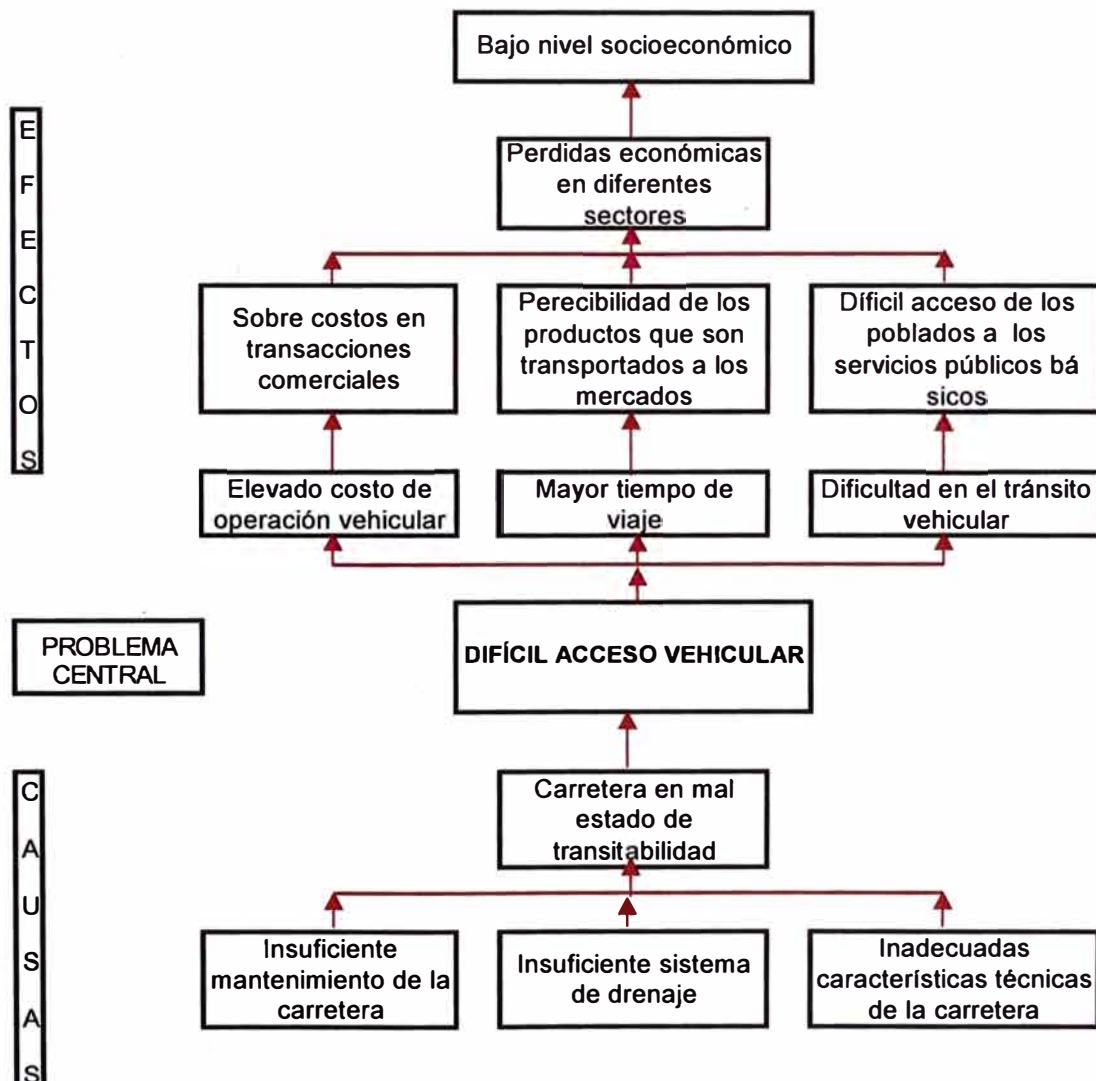
El deficiente estado de transitabilidad, dificulta el tránsito de vehículos, ocasionando con ello pérdidas económicas a la población servida por la vía. En

general, la zona presenta un bajo nivel de desarrollo económico y social, lo cual se refleja en las necesidades básicas insatisfechas de la población.

El mal estado de transitabilidad de la carretera, ocasiona dificultad en el tránsito vehicular y elevados costos de operación vehicular, trayendo como consecuencia un difícil acceso de los poblados a los servicios públicos básicos (salud, educación, etc.).

Como resultado de la evaluación realizada se muestra el diagrama de Causas y Efectos:

### ÁRBOL DE CAUSAS Y EFECTOS

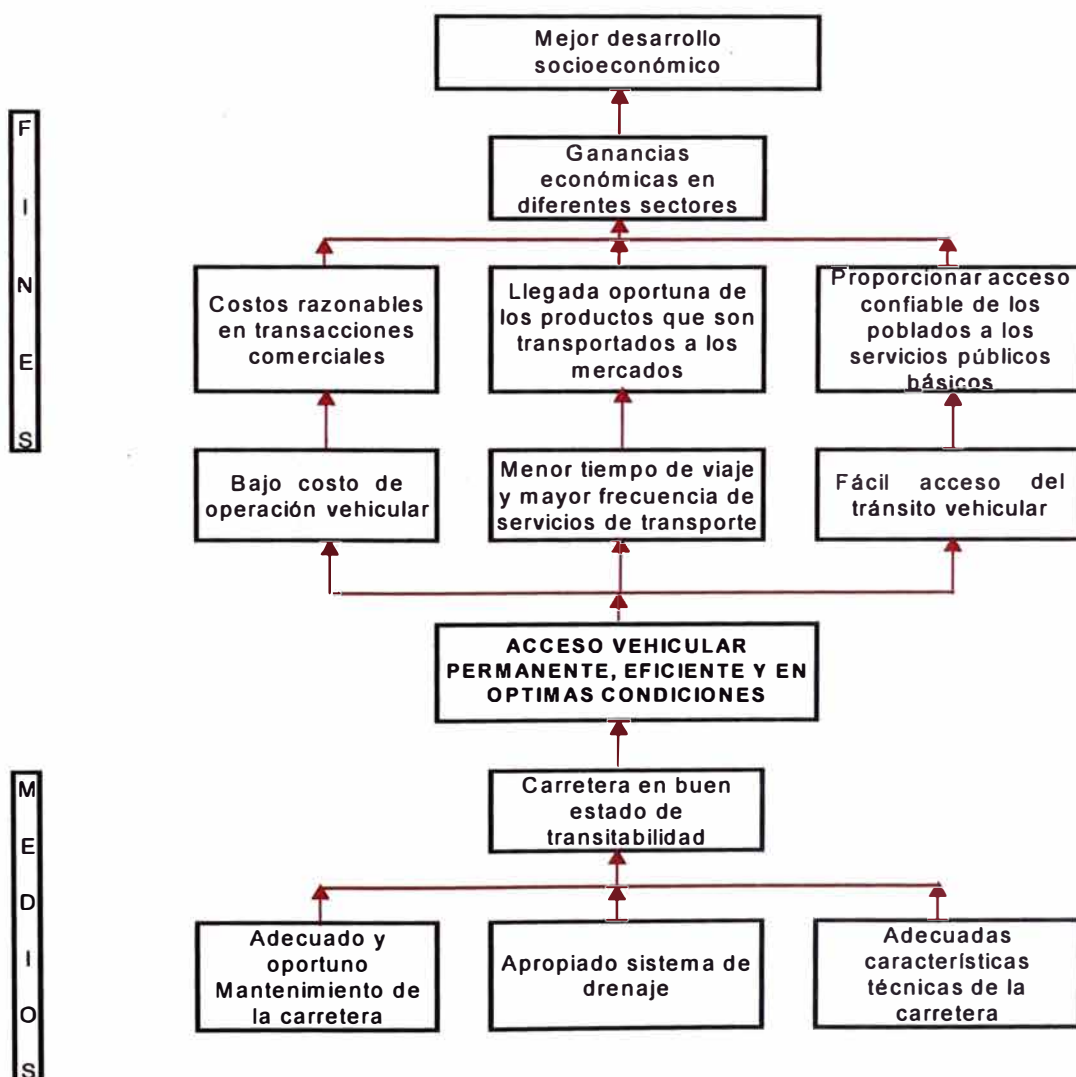


#### 5.4 Objetivo del proyecto “Rehabilitación y Mejoramiento de la Carretera Sullana – El Alamor”.

El objetivo central a alcanzar con el proyecto es contar con un acceso vehicular permanente, eficiente y en óptimas condiciones, a fin de incrementar y mejorar el nivel económico en la zona de influencia del proyecto. En este sentido, se busca mejorar la transitabilidad por la carretera que comprende el tramo que une Sullana con El Alamor (frontera con Ecuador).

Asimismo, la rehabilitación y mejoramiento de la carretera permitirá fortalecer la vinculación del territorio peruano con el Ecuador, permitiendo mayor integración de la población de ambos países, en particular la que habita en las zonas fronterizas.

#### ÁRBOL DE MEDIOS Y FINES



## **5.5 Descripción del proyecto**

El proyecto presenta características y consideraciones técnicas de acuerdo al Manual de Diseño Geométrico de Carreteras (DG-2001) del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

El proyecto considera la rehabilitación y mejoramiento de la carretera Sullana – El Alamor de 65.94 km de longitud, a nivel de asfaltado de 2”, considerándose dos tramos diferentes: para el tramo del km 0 + 000 al km 31 + 780 (Desvío a Poechos) cuyo índice medio diario es de 890 vehículos/día, de acuerdo al Manual indicado clasifica como carretera de segunda clase, considerándose un ancho de calzada de 6.60 m y bermas a ambos lados de 1.20 m, y en el tramo del km 31 + 780 (Desvío a Poechos) al km 65 + 940 (El Alamor) cuyo índice medio diario es de 90 vehículos/día, clasifica como carretera de tercera clase, considerándose un ancho de calzada de 6 m y bermas a ambos lados de 0.90 m.

## **5.6 Importancia de la ejecución del proyecto**

La carretera Sullana – El Alamor, se ubica en la Provincia de Sullana, Región Piura, discurrendo en parte por los Distritos de Marcavelica, Salitral, Querecotillo y Lancones, iniciándose a la altura del km 1022 de la carretera Panamericana Norte, hasta llegar a la localidad de El Alamor en la frontera con el Ecuador, totalizando una longitud aproximada de 66 km.

La carretera Sullana – El Alamor en el tramo peruano va a estar interconectada con la República del Ecuador, eje vial Arenillas – Pindal – Zapotillo – Lalamor, comprendidos en el ámbito de la Provincia de Loja.

La rehabilitación y mejoramiento de la carretera Sullana – El Alamor, permitirá una mayor integración espacial y mejoramiento de las interrelaciones sociales y económicas que realiza la población de la zona, no sólo a nivel interregional y local, sino en el comercio bilateral con el Ecuador. La ejecución de la obra facilitará y dinamizará la actividad comercial, agrícola, pecuaria, turismo y el servicio de transporte, posibilitando la generación de nuevas fuentes de trabajo y de ingresos a la población que habita dentro del área de influencia del Proyecto.

Los principales beneficios que se generarán desde el punto de vista social están por el lado del mejoramiento de la calidad de vida de la población circunscrita al proyecto, especialmente de la localidad de Lancones, dada sus grandes limitaciones en que se desenvuelve la vida de sus habitantes.

En cuanto al impacto sobre el sistema económico local y regional, la rehabilitación y mejoramiento de la carretera Sullana – El Alamor, va a dinamizar y apoyar el desarrollo de la agroindustria ligada a la producción ganadera, especialmente a la industria láctea. Asimismo, la ejecución del proyecto va dar lugar a la llegada de un mayor contingente de empresas interesadas en invertir en la zona, así como de profesionales dedicados a la asistencia técnica y la transferencia tecnológica. Igualmente las empresas proveedoras de insumos y servicios financieros, van a ver facilitada su labor y por ende mejorarán sus servicios.

Pero no sólo la agricultura y la ganadería resultarán beneficiadas, sino que las localidades ubicadas dentro del circuito turístico de los atractivos turísticos como el Coto de Caza El Angolo, la Represa de Poechos, el Valle del Chira, La laguna de los Patos (Querecotillo), las Pipas de Marcavelica, recibirán un mayor contingente de turistas nacionales y extranjeros.

La rehabilitación y mejoramiento de la carretera Sullana – El Alamor, por sí sola no representa una solución automática a los problemas estructurales que caracteriza a la zona de estudio, si es que no va acompañado de un conjunto de políticas de desarrollo basadas en potenciar el aprovechamiento racional de los recursos existentes e incorporarlos definitivamente a la dinámica regional y nacional en la perspectiva de un desarrollo sostenido.

Dentro del contexto de la globalización y el actual estado de las relaciones con el Ecuador enmarcado en el Acuerdo de Paz, se hace necesaria la integración de nuestras economías localizadas en las frontera norte a través de vías de comunicación como la carretera Sullana – El Alamor, a fin de potenciar nuestras actividades productivas con evidentes ventajas comparativas a fin de lograr la competitividad de nuestros productos y el posicionamiento en nuevos mercados.

Este proceso generaría un incesante proceso de dinamismo económico en la zona de influencia de la carretera y un mejoramiento de las condiciones de vida de sus pobladores.

Con la construcción de la carretera transfronteriza que aquí se analiza se prevé la dinamización de las áreas circundantes, basado principalmente en el impacto que está tendrá sobre las actividades económicas y comerciales de la zona, así como por el de otras actividades relacionadas con el turismo y servicios, tales como los relacionados con la salud y educación. Sin embargo, uno de los principales sectores que se verán influenciados es aquél que caracteriza a las zonas en estudio, y dado que por tratarse de áreas predominantemente rurales, es en la agricultura y ganadería, donde es previsible un intercambio comercial entre ambos países.

## **5.7 Evaluación económica - financiera con fines de Concesión**

La metodología para la evaluación de la viabilidad financiera de los proyectos de carreteras con peaje difiere en algunos puntos esenciales del análisis costo-beneficio y otros criterios utilizados para la evaluación multicriterio de los proyectos.

La **viabilidad económica** se evalúa para determinar si el proyecto propuesto hace una contribución neta a la economía, por lo menos igual a la contribución que pueda ser hecha en una inversión alternativa que refleje el costo de oportunidad económica del capital. Esta viabilidad mide los beneficios del proyecto en términos de recursos reales.

El estudio de **viabilidad financiera** requerido para las Concesiones tiene como objetivo la determinación de la viabilidad financiera del proyecto propuesto que se lleva a cabo en términos monetarios y no tiene ninguno de los ajustes aplicados a la evaluación económica.

En la evaluación financiera el costo del financiamiento deberá agregarse, el cual no se toma en cuenta en la evaluación económica. Se ha asumido que el operador no podrá financiar el valor completo de la inversión y tendrá que pedir un préstamo para una parte de la cantidad requerida para la inversión. Además, las posibles pérdidas o saldos negativos durante el primer año deberán ser cubiertos con préstamos a corto plazo de no existir ahorros acumulados de utilidades positivas, lo que envuelve un costo financiero. Asimismo, la Concesión

necesitará fondos operativos para financiar gastos durante el período entre la recepción de ingresos y los gastos en costos de operación.

También hay inversiones adicionales y costos operacionales relacionados con el cobro de peaje y la provisión de otros servicios de una Concesión. Estos incluyen estaciones de peaje, infraestructura y equipo relacionado y los costos de operación de las mismas. Una estimación para estos costos debe ser agregada en cada caso a la inversión y a los costos de operación. La inversión para una carretera con peaje será entonces más alta que aquella financiada con fondos públicos. La cantidad dependerá del contrato con el Gobierno concerniente a las obligaciones de los servicios públicos. Estos podrán incluir, por ejemplo, servicios de ambulancia y primeros auxilios, servicio de reparación de vehículos y estaciones de gasolina.

Se asumió que este proyecto será financiado por medio de una Concesión.

### **Principales Supuestos para la Evaluación Financiera**

Para el modelamiento de la evaluación financiera del proyecto, se está considerando los siguientes supuestos:

#### **Período de concesión**

Se asume que el período para la Concesión será de 25 años, para permitir una amortización adecuada de la inversión y evitar tarifas, que serían demasiado altas.

#### **Inversión**

Para la Rehabilitación y Mejoramiento de la carretera Sullana – El Alamor, de 66 km de longitud, se requiere una inversión aproximada de 65 millones de Nuevos Soles, que incluye ejecución de la obra, equipo y estaciones de peaje relacionados a la operación de la misma.

Se espera que el concesionario realice una inversión inicial de 55 millones de Nuevos Soles, y una reinversión en el año 5 de 10 millones de Nuevos Soles.

#### **Costos de operación y de mantenimiento**

Se considera el costo de mantenimiento rutinario y periódico (o Rehabilitación) para mantener la carretera en buena condición. Cabe notar que estos costos

incluyen los costos de equipo y mano de obra. En consecuencia, el costo de adquisición de este equipo no ha sido agregado a la inversión para la Concesión.

Los costos de operación incluyen los salarios, costos de energía, mantenimiento de la infraestructura adicional y el del equipo de peaje.

Para la presente evaluación, se considera S/. 1'000,000/ anual por concepto de costo de operación y mantenimiento, estimándose el 45% a costo de mano de obra, 30% para materiales y 25% por equipos; y se estima en S/. 13'200,000 cada 10 años para trabajos de mantenimiento periódico o rehabilitación.

Un operador privado será responsable de accidentes debido a las condiciones de la Concesión.

#### Condiciones de financiamiento

Se supone que una empresa privada financiará parte de su inversión por medio de préstamos.

Se necesitarán créditos a corto plazo cuando el flujo de caja de la Concesión se torne negativo. Cuando esta situación persista por más de un año consecutivo, el préstamo a corto plazo será igual a la acumulación negativa del flujo de caja.

#### Otros

Se deja la posibilidad de subsidios gubernamentales en caso de que los gastos no permitan suficientes retornos para la inversión.

#### Monto de peaje

Para efectos del presente modelo se simplifica la estructura de peaje como se indica:

Tipo de vehiculo	Monto de peaje (S/.)
Vehículos ligeros	2.00
Bus	4.00
Camión	5.00
Trailer	7.00



Para efectuar el modelamiento de la evaluación, se plantea los siguientes parámetros:

#### Caso 1

Tasa de actualización  $i = 12\%$

Incremento vehicular =  $10\%$  anual

Interés de amortización de deuda =  $5\%$

Con la tasa de  $12\%$ , se tiene un VAN de 73.24 millones de Nuevos Soles, asimismo se ha planteado el flujo de caja del Concesionario, en lo que se detalla los ingresos y egresos (ver anexo).

#### Caso 2

Al mantener los parámetros del caso 1, y variar la tasa de actualización de  $12\%$  a  $10\%$ , se tiene un VAN de 76.42 millones de Nuevos Soles, no sufriendo variaciones en el flujo de caja del Concesionario (ver anexo).

#### Caso 3

Al mantener los parámetros del caso 1, y variar la tasa interés de amortización de  $5\%$  a  $10\%$ , el VAN no sufre variaciones, pero el flujo de caja presenta acumulado negativo en algunos años, por lo que se requirió incrementar el aporte de los socios del Concesionario en la etapa de operación (ver anexo).

#### Caso 4

Al mantener los parámetros del caso 1, y variar simultáneamente la tasa de actualización de  $12\%$  a  $14\%$  e incrementar el tráfico de  $10\%$  a  $20\%$ , se tiene un VAN de 70.70 millones de Nuevos Soles, y el flujo de caja presenta mayores montos acumulados, es decir obtiene mayores utilidades (ver anexo).

### Caso 5

Al mantener los parámetros del caso 1, y variar simultáneamente la tasa interés de amortización de 5% a 10% e incrementar el tráfico vehicular de 10% a 20%, el VAN no sufre variaciones, pero el flujo de caja presenta acumulado negativo en algunos años, por lo que se requirió incrementar el aporte de los socios del Concesionario en la etapa de operación (ver anexo).

### Caso 6

Al mantener los parámetros del caso 1, y variar el incremento vehicular de 10% a 1%, el VAN no sufre variaciones, pero el flujo de caja presenta acumulado negativo en algunos años, por lo que se requirió incrementar el aporte de los socios del concesionario en la etapa de operación y asimismo del resultado del año 25, se puede observar que no es muy rentable este caso en comparación a los anteriores (ver anexo).

### Conclusiones

De los resultados se puede concluir que a mayor tasa de actualización el Valor Actual Neto disminuye.

Asimismo, a mayor número de vehículos que circula por la carretera, mayor rentabilidad que será reflejado en la recuperación de la inversión en el menor tiempo de la inversión.

La carretera en estudio, puede ser Concesionada con una tasa de actualización de 10% a 14%, y ante la expectativa del incremento de tráfico (tráfico generado) mayor a 1% anual.

## **5.8 Aspectos específicos con fines de Concesión Vial**

Considerando que la carretera en estudio unifica Perú con Ecuador, se tenga en consideración de uniformizar los diseños viales en los tramos comprendidos en ambos países, a fin de tener una carretera de característica internacional.

Se tenga en consideración los pasos de frontera, y se den facilidades de paso del transporte de carga y pasajeros entre uno y otro país.

La evaluación financiera puede depender de varios parámetros: plazo de la Concesión, inversión, financiamiento (cofinanciada o autosostenible), gastos de financiamiento, costos de mantenimiento y operación, niveles de servicio, entre otros.

Los cobros de peaje por el uso de la carretera, al menos deberían cubrir los costos para el mantenimiento vial de la misma.

Distribución de riesgos entre el Estado Peruano y el Concesionario.

Se tenga en consideración la mejora de los aspectos socios ambientales de la zona del proyecto.

## **CONCLUSIONES**

1. La escasez de recursos financieros por parte de los Estados para ejecutar obras de infraestructura en el sector transporte ha originado la búsqueda de diferentes alternativas de participación de capitales privados ya sea para mantenimiento, reconstrucción o construcción.
2. Nuestro país, actualmente requiere 5,200 millones de dólares para poder desarrollar toda la infraestructura vial necesaria para la integración nacional así como para las interconexiones viales con los países vecinos (página 44).
3. La inversión pública en infraestructura vial ha sido tradicionalmente baja y ello es causa fundamental del escaso desarrollo de puertos, aeropuertos y carreteras, lo cual perjudica a las empresas dado que dichas deficiencias impactan en la estructura de costos al momento de competir en los mercados internacionales.
4. Se tiene diferencias en los diseños de las carreteras entre los países vecinos.
5. No se cuenta con tratamiento diferenciado para los proyectos de integración fronteriza.
6. Falta integración económica y cultural de las zonas de frontera y se requiere mejoría en las comunicaciones viales básicas.
7. La evaluación financiera privada, depende de diferentes parámetros a ser considerados en la Concesión: plazo de la Concesión, inversión, oportunidad de inversión, gastos financieros, financiamiento (cofinanciada o autosostenible), costos de mantenimiento y operación, entre otros.
8. La falta de mantenimiento posterior de las obras de infraestructura pública, así como deficiencias en el proceso de evaluación y selección de proyectos, puede derivar en que la inversión en infraestructura termine siendo poco productiva, al no mantener un nivel de servicio durante el tiempo y se tenga que rehabilitar y/o mejorar a corto plazo la infraestructura ya construida.

9. Las Concesiones Viales en Frontera garantiza el desarrollo del Estado Peruano y de sus pueblos fronterizos, permitiendo las mejoras socio económicas de la zona de influencia de los proyectos viales y de su integración con el resto del país, así como la capacidad de acceder a otros mercados en condiciones de prevalecer sobre la competencia, generando empleo y desarrollo para la población.
  
10. Las Concesiones Viales no solo debe considerar los beneficios para el inversionista, también debe considerar los beneficios económicos para la población de la zona de influencia de la Concesión.

## **RECOMENDACIONES**

1. Concesionar y priorizar el mantenimiento de la infraestructura vial existente, con el propósito de evitar deterioros de importancia en la misma, reduciendo así la necesidad de inversiones de reemplazo.
2. Incluir en el análisis que realizan las instituciones de financiamiento, criterios técnicos que ponderen especialmente los aspectos específicos de los proyectos de infraestructura del transporte que contribuyan a la integración nacional y la interconexión con los países vecinos.
3. Concesionar las carreteras, puertos y aeropuertos, con la finalidad de tener un sistema de transporte intermodal en buenas condiciones de servicio que permita el desarrollo de las actividades económicas.
4. Para el caso de Concesiones de Carreteras de Frontera, se tenga en cuenta uniformizar los diseños técnicos de los tramos correspondientes a ambos países limítrofes y el uso de doble señalización.
5. Se debe dar un tratamiento diferenciado a las Carreteras de Frontera en relación con las carreteras nacionales, es decir: prioridad de ejecución, trabajo coordinado entre los países involucrados, mejorar los pasos de frontera.
6. Priorizar la ejecución de vías de interconexión con los países fronterizos, con la finalidad de desarrollar las zonas de frontera y abrir nuevos mercados para los productos de la región.
7. En la evaluación de las Concesiones Viales se tenga en cuenta los parámetros requeridos en los Contratos de Concesión.
8. Concesionar las carreteras con la finalidad de garantizar por periodos largos de tiempo: su conservación en buen estado de transitabilidad.

9. Concesionar las carreteras de frontera con el fin de priorizar las mejoras en el estado de transitabilidad de las vías de interconexión binacional y ampliar los mercados de venta para los productos que se producen en el país.
  
10. Considerar en las Concesiones Viales, los beneficios económicos de la población servida en la zona de influencia del proyecto: menor tiempo de viaje, reducción de costos de operación vehicular, por ende reducción en el costo por el servicio de transporte y que puedan acceder a vender sus productos a menores precios.

## **BIBLIOGRAFIA**

1. ARTANA Daniel, AUGUSTE Sebastián, CRISTINI Marcela y MOSKOVITS Cynthia, *"Hacia un Programa de Obras Públicas Ampliado: beneficios y requisitos fiscales"*, Documento de Trabajo N° 65, Fundación de Investigaciones Económicas Latinoamericanas, Buenos Aires-Argentina, 2000.
2. BANCO MUNDIAL, *"Toll Roads and Concessions"*, Documento de trabajo, Washington, 1998.
3. BONIFAZ José Luis, URRUNAGA Roberto y VÁSQUEZ Jessica, *"Financiamiento de la Infraestructura en el Perú: Concesión de Carreteras"*, Documento de Trabajo N° 37, Centro de Investigación de la Universidad del Pacífico, Lima, 2001.
4. CEPAL, *"Panorama del Transporte en América Latina y el Caribe en el 2003"*, Boletín FAL N° 210, Centro de Prensa de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe, Santiago de Chile, Febrero 2004.
5. CONSORCIO BCEOM – GM - WSA, *"Plan Intermodal de Transportes del Perú 2004 – 2023"*, Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Lima 2005.
6. CONSORCIO INOCSA – ECSA, *"Estudio de Factibilidad y de Evaluación Ambiental para el Mejoramiento y Rehabilitación de la Carretera Sullana – El Alamor del Eje Vial N° 2 de Interconexión Vial Perú – Ecuador"*, Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Lima, 2003.
7. CORPORACIÓN ANDINA DE FOMENTO, *"Proyectos Viales de Integración Andina"*, Unidad de publicaciones de la CAF, Venezuela, 1993.
8. DANÓS ORDÓÑEZ José, *"Modalidades de Privatización y alcances de las Concesiones: Los Contratos de Concesión de Infraestructura y de Servicios Públicos"*, Presidencia de Consejo de Ministros, 2003.



9. DONAHUE Brian, "Statistical Treatment of Build-Own-Operate-Transfer Schemes", IMF Working Paper WP/02/167, Fondo Monetario Internacional, Washington, 2002.
10. EMPRESA TÉCNICA Y PROYECTOS S.A. (TYPESA), "*Informe N° 03 de los Estudios de Diseño para la rehabilitación de la Carretera Piura-Guayaquil / Perú-Ecuador comprendida en el Eje Vial N° 1*", Comisión Europea, Lima, 2004.
11. ENGEL Eduardo, "*Nuevos Esquemas de Contratación en la Financiación de Obras de Infraestructura Pública: La Participación Público – Privada y la Acción de la Banca de Desarrollo*", Departamento de Economía de la Universidad de Yale, Estados Unidos de América, 2004.
12. ENGEL Eduardo, FISHER Ronald y GALETOVIC Alexander, "*La Regulación de Concesiones Viales*", Centro de Estudios Técnicos, Chile, 1997.
13. ESTUDIO CENTROAMERICANO DE TRANSPORTE, "*Carreteras y Servicios de Transporte*", Secretaria de Integración Económica, Guatemala 2001.
14. INICIATIVA PARA LA INTEGRACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA REGIONAL SURAMERICANA (IIRSA), "*Facilitación del Transporte en los Pasos de Frontera de Sudamérica*", Sub Portal CAF – IIRSA, 2003.
15. INSTITUTO PARA LA INTEGRACIÓN DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE, "*Integración & Comercio*", Argentina, 2008.
16. KERF Michel, IRWIN Timothy, GRAY R. David, LEVESQUE Celine, TAYLOR Robert R, "*Concessions for Infrastructure: A Guide to Their Design and Award*", World Bank, Washington, Marzo 1998.
17. MOSQUI Jean, "*The Politics of Tolling and Road Charging in Europe*", Federation of French Motorway and Toll Facility Companies, Francia, 2004.
18. ORGANIZACIÓN DE LOS ESTADOS AMERICANOS, "*Seminario Interamericano de Infraestructura de Transporte como Factor de Integración*", Departamento de Desarrollo Regional y Medio Ambiente, Washington, 1995.

19. ORTIZ RIVERA José, *"Infraestructura y Competitividad Regional"*, Encuentro Empresarial World Bank, Washington, Junio 2000.
20. RUS Gine de y ESTACHE Antonio, *"Privatization and Regulation of Transport Infrastructure: Guidelines for Policymakers and Regulators"*, World Bank, Washington, Junio 2000.
21. SEGUNDA Reunión del Grupo Técnico Ejecutivo del Eje Andino, *"Integración Regional de América del Sur - IIRSA"*, Documento del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones del Ecuador, Quito, 2004.
22. SOCIEDAD FRANCESA DE INGENIERÍA BCEOM, *"Estudio Centroamericano de Transporte: Carreteras y Servicios de Transportes"*, Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA), Guatemala, 2001.
23. VEGA AGUIRRE Arturo, *"La Infraestructura de Transporte en América Latina"*, Documento de trabajo, Banco Interamericano de Desarrollo, 1997.

## **ANEXOS**

**ANEXO N° 1**  
**MAPA DE LA RED VIAL DEL PERÚ**



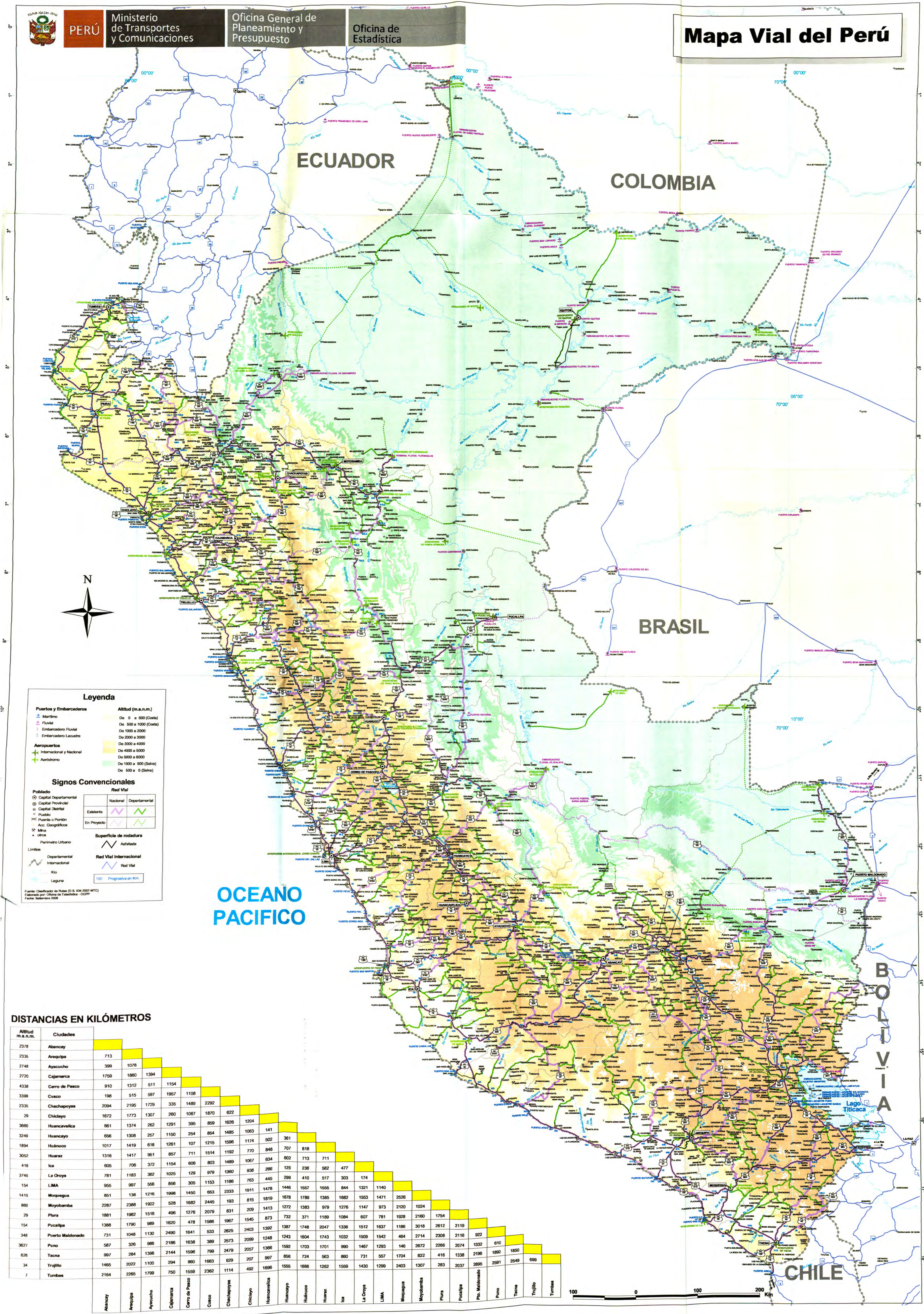
PERÚ

Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Oficina General de Planeamiento y Presupuesto

Oficina de Estadística

# Mapa Vial del Perú



### Leyenda

- Puertos y Embarcaderos**
    - Martimo
    - Fluvial
    - Embarcadero Lacustre
    - Embarcadero Acuatico
  - Aeropuertos**
    - Internacional y Nacional
    - Aerodromo
  - Signos Convencionales**
    - Capital Departamental
    - Capital Provincial
    - Capital Distrital
    - Pueblo
    - Puerto o Parada
    - Acc. Geográficos
    - Mina
    - otros
  - Red Vial**
    - Nacional
    - Departamental
    - Existente
    - En Proyecto
  - Superficie de rodadura**
    - Asfaltada
    - Progresiva en Km
  - Red Vial Internacional**
    - Red Vial
    - 100
  - Limites**
    - Departamental
    - Internacional
  - Geografía**
    - Rio
    - Laguna
- Fuente: Clasificador de Rutas (D.S. 034-2007-MTC). Elaborado por Oficina de Estadística - OGEPP. Fecha: Setiembre 2008.

## OCEANO PACIFICO

### DISTANCIAS EN KILÓMETROS

Altitud m.s.n.m.	Ciudades	Abancay	Arequipa	Ayacucho	Cajamarca	Cerro de Pasco	Cusco	Chachapoyas	Chilcayo	Huancavelica	Huancayo	Huanuco	Huaraz	Ica	La Oroya	LIMA	Moquegua	Moyobamba	Puno	Pucallpa	Pro. Misionero	Tarma	Trujillo	Tumbes
2378	Abancay																							
2335	Arequipa	713																						
2748	Ayacucho	399	1078																					
2720	Cajamarca	1759	1860	1394																				
4338	Cerro de Pasco	910	1312	511	1154																			
3398	Cusco	198	515	597	1957	1108																		
2335	Chachapoyas	2094	2195	1729	335	1489	2292																	
29	Chilcayo	1672	1773	1307	260	1067	1870	622																
3660	Huancavelica	661	1374	262	1291	395	859	1626	1204															
3248	Huancayo	656	1308	257	1150	254	854	1485	1063	141														
1894	Huanuco	1017	1419	618	1261	107	1215	1596	1174	502	361													
3052	Huaraz	1316	1417	951	857	711	1514	1192	770	848	707	618												
416	Ica	605	706	372	1154	606	803	1489	1067	634	602	713	711											
3745	La Oroya	781	1183	352	1025	129	979	1360	938	266	125	236	562	477										
154	LIMA	955	997	556	856	305	1153	1186	763	445	299	410	517	303	174									
1410	Moquegua	851	136	1216	1998	1450	653	2333	1911	1478	1446	1557	1555	844	1321	1140								
860	Moyobamba	2287	2388	1922	528	1682	2445																	
29	Piura	1881	1982	1516	496	1276	2079	831	209	1413	1272	1383	979	1276	1147	973	2120	1024						
154	Pucallpa	1388	1790	989	1620	478	1586	1967	1545	873	732	371	1169	1084	607	781	1628	2160	1754					
348	Puerto Maldonado	731	1048	1130	2490	1641	533	2825	2403	1392	1387	1748	2047	1336	1512	1637	1186	3018	2612	2119				
3627	Puno	587	326	966	2186	1638	389	2573	2099	1248	1243	1604	1743	1032	1509	1542	464	2714	2308	2116	922			
626	Tarma	997	284	1366	2144	1596	790	2479	2057	1366	1592	1703	1701	990	1467	1293	146	2672	2266	2074	1332	610		
34	Trujillo	1465	2022	1100	294	890	1663	629	207	997	856	724	563	880	731	557	1704	822	416	1338	2196	1852	1850	
7	Tumbes	2164	2265	1799	750	1559	2382	1114	492	1696	1555	1666	1262	1559	1430	1299	2403	1307	283	2037	2895	2691	2549	690



BOLIVIA

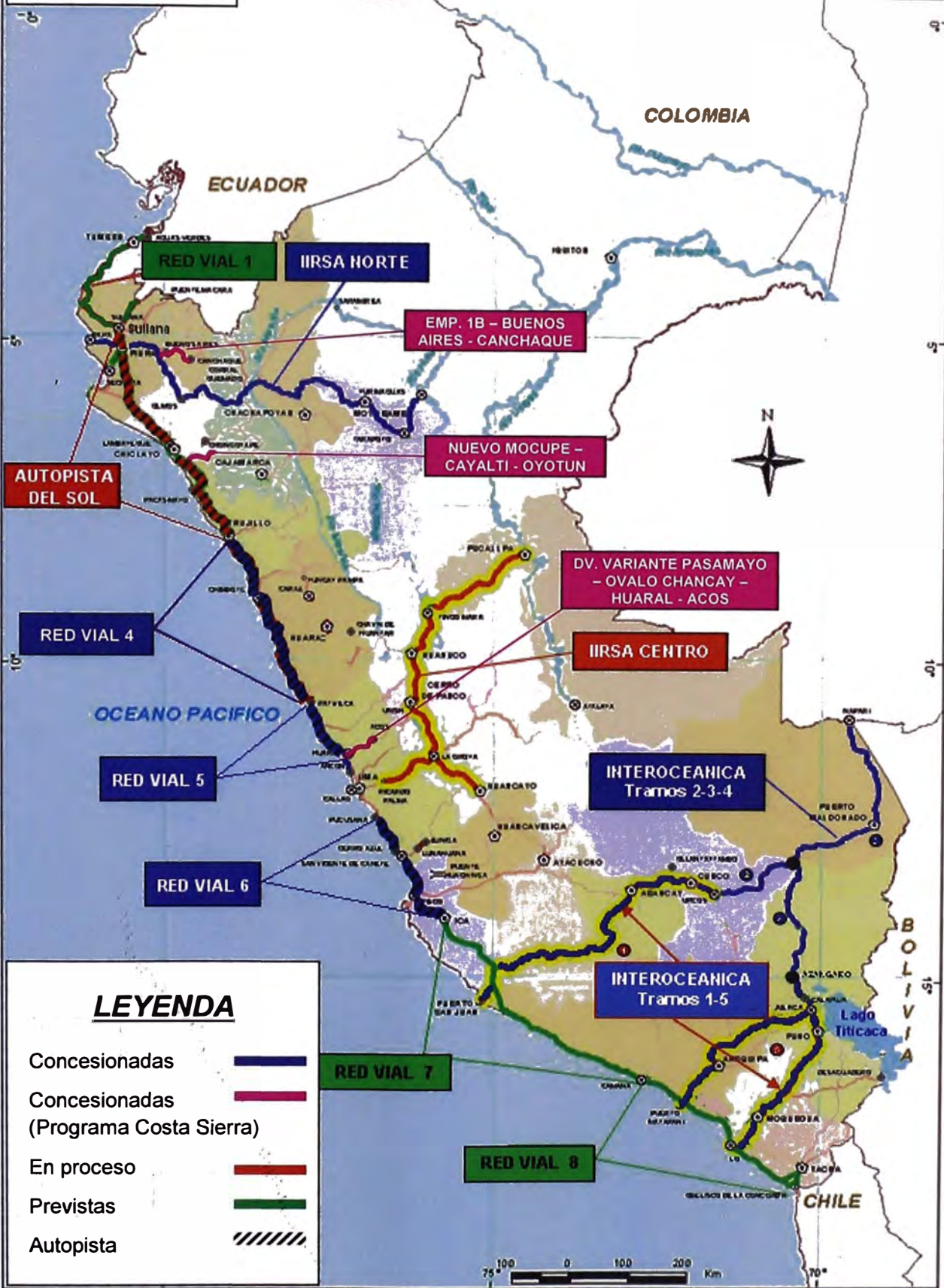
CHILE

**ANEXO N° 2**

**MAPA DE CONCESIONES VIALES DEL PERÚ**

Enero 2009

CONCESIONES



**LEYENDA**

- Concesionadas
- Concesionadas (Programa Costa Sierra)
- En proceso
- Previstas
- Autopista

**ANEXO N° 3**  
**CUADROS DE MODELO DE EVALUACION DE LA**  
**CONCESION**



**EVALUACION DE INVERSIONES Y COSTOS**

caso 1: para i = 12 %, increm. vehicular = 10 %, interés de amortización= 5%

	Año																										
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	
Inversión	55.00																										
Reinversión						10.00																					
Rehabilitación											13.20												13.20				
O & Mantenimiento																											
Mano de obra			0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	
Materiales			0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	
Equipos			0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	
Suma			1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	
Factor	1.000000	0.892857	0.797194	0.711780	0.635518	0.567427	0.506631	0.452349	0.403883	0.360610	0.321973	0.287476	0.256675	0.229174	0.204620	0.182696	0.163122	0.145644	0.130040	0.116107	0.103667	0.092560	0.082643	0.073788	0.065882	0.058823	
VA Inversión	55.00																										
VA O & M	6.95		0.80	0.71	0.64	0.57	0.51	0.45	0.40	0.36	0.32	0.29	0.26	0.23	0.20	0.18	0.16	0.15	0.13	0.12	0.10	0.09	0.08	0.07	0.07	0.06	
VA R	5.67					5.67																					
VA RR	5.62										4.25																
Suma	73.24																										

**FLUJO DE CAJA**

caso 1: para i = 12 %, increm. vehicular = 10 %, interés de amortización= 5%

	Año																									
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
<b>INGRESOS</b>																										
Ventas			1.40	1.54	1.69	1.86	2.05	2.26	2.49	2.74	3.01	3.31	3.64	4.00	4.40	4.84	5.32	5.85	6.44	7.08	7.79	8.57	9.43	10.37	11.41	12.55
Aporte de socios	10.00	5.00	5.00	5.00	5.00	12.00	5.00	3.00	3.00	3.00	13.00	3.00	2.00													
Aporte por deudas	50.00																									
Otros	0.00																									
Suma de ingresos	60.00	5.00	6.40	6.54	6.69	13.86	7.05	5.26	5.49	5.74	16.01	6.31	5.64	4.00	4.40	4.84	5.32	5.85	6.44	7.08	7.79	8.57	9.43	10.37	11.41	12.55
<b>EGRESOS</b>																										
Inversión	55.00																									
Reinversión						10.00																				
Rehabilitación											13.20															
O & Mantenimiento																										
Mano de obra			0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45
Materiales			0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30
Equipos			0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25
Gastos Financieros																										
Amortización		3.33	3.33	3.33	3.33	3.33	3.33	3.33	3.33	3.33	3.33	3.33	3.33	3.33	3.33	3.33										
Intereses		2.50	2.33	2.17	2.00	1.83	1.67	1.50	1.33	1.17	1.00	0.84	0.67	0.50	0.34	0.17										
Suma de egresos	55.00	5.83	6.66	6.50	6.33	16.16	6.00	5.83	5.66	5.50	18.53	5.17	5.00	4.83	4.67	4.50	1.00	1.00	1.00	1.00	14.20	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Saldo de caja	5.00	-0.83	-0.26	0.04	0.36	-2.30	1.05	-0.57	-0.17	0.24	-2.52	1.14	0.64	-0.83	-0.27	0.34	4.32	4.85	5.44	6.08	-6.41	7.57	8.43	9.37	10.41	11.55
Acumulado de caja	5.00	4.17	3.91	3.95	4.31	2.01	3.06	2.49	2.32	2.56	0.04	1.18	1.82	0.99	0.72	1.06	5.38	10.23	15.67	21.75	15.34	22.91	31.34	40.71	51.12	62.67

### EVALUACION DE INVERSIONES Y COSTOS

caso 2: para i = 10 %, increm. vehicular = 10 %, interés de amortización= 5%

	Año																										
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	
Inversión	55.00																										
Reinversión						10.00																					
Rehabilitación											13.20																
O & Mantenimiento																											
Mano de obra			0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	
Materiales			0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	
Equipos			0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	
Suma			1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	
Factor	1.000000	0.909091	0.826446	0.751315	0.683013	0.620921	0.564474	0.513158	0.466507	0.424098	0.385543	0.350494	0.318631	0.289664	0.263331	0.239392	0.217629	0.197845	0.179859	0.163508	0.148644	0.135131	0.122846	0.111678	0.101526	0.092296	
VA Inversión	55.00																										
VA O & M	8.16		0.83	0.75	0.68	0.62	0.56	0.51	0.47	0.42	0.39	0.35	0.32	0.29	0.26	0.24	0.22	0.20	0.18	0.16	0.15	0.14	0.12	0.11	0.10	0.09	
VA R	6.21					6.21																					
VA RR	7.05										5.09																
Suma	76.42																										

**FLUJO DE CAJA**

**caso 2:** para i = 10 %, increm. vehicular = 10 %, interés de amortización= 5%

	Año																									
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
<b>INGRESOS</b>																										
Ventas			1.40	1.54	1.69	1.86	2.05	2.26	2.49	2.74	3.01	3.31	3.64	4.00	4.40	4.84	5.32	5.85	6.44	7.08	7.79	8.57	9.43	10.37	11.41	12.55
Aporte de socios	10.00	5.00	5.00	5.00	5.00	12.00	5.00	3.00	3.00	3.00	13.00	3.00	2.00													
Aporte por deudas	50.00																									
Otros	0.00																									
Suma de ingresos	60.00	5.00	6.40	6.54	6.69	13.86	7.05	5.26	5.49	5.74	16.01	6.31	5.64	4.00	4.40	4.84	5.32	5.85	6.44	7.08	7.79	8.57	9.43	10.37	11.41	12.55
<b>EGRESOS</b>																										
Inversión	55.00																									
Reinversión					10.00																					
Rehabilitación											13.20										13.20					
O & Mantenimiento																										
Mano de obra			0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45
Materiales			0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30
Equipos			0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25
Gastos Financieros																										
Amortización		3.33	3.33	3.33	3.33	3.33	3.33	3.33	3.33	3.33	3.33	3.33	3.33	3.33	3.33	3.33										
Intereses		2.50	2.33	2.17	2.00	1.83	1.67	1.50	1.33	1.17	1.00	0.84	0.67	0.50	0.34	0.17										
Suma de egresos	55.00	5.83	6.66	6.50	6.33	16.16	6.00	5.83	5.66	5.50	18.53	5.17	5.00	4.83	4.67	4.50	1.00	1.00	1.00	1.00	14.20	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Saldo de caja	5.00	-0.83	-0.26	0.04	0.36	-2.30	1.05	-0.57	-0.17	0.24	-2.52	1.14	0.64	-0.83	-0.27	0.34	4.32	4.85	5.44	6.08	-6.41	7.57	8.43	9.37	10.41	11.55
Acumulado de caja	5.00	4.17	3.91	3.95	4.31	2.01	3.06	2.49	2.32	2.56	0.04	1.18	1.82	0.99	0.72	1.06	5.38	10.23	15.67	21.75	15.34	22.91	31.34	40.71	51.12	62.67

**EVALUACION DE INVERSIONES Y COSTOS**

caso 3: para i = 12 %, increm. vehicular = 10 %, interés de amortización= 10%

	Año																									
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
Inversión	55.00																									
Reinversión						10.00																				
Rehabilitación											13.20											13.20				
O & Mantenimiento																										
Mano de obra			0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45
Materiales			0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30
Equipos			0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25
Suma			1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Factor	1.000000	0.892857	0.797194	0.711780	0.635518	0.567427	0.506631	0.452349	0.403883	0.360610	0.321973	0.287476	0.256675	0.229174	0.204620	0.182696	0.163122	0.145644	0.130040	0.116107	0.103667	0.092560	0.082643	0.073788	0.065882	0.058823
VA Inversión	55.00																									
VA O & M	6.95		0.80	0.71	0.64	0.57	0.51	0.45	0.40	0.36	0.32	0.29	0.26	0.23	0.20	0.18	0.16	0.15	0.13	0.12	0.10	0.09	0.08	0.07	0.07	0.06
VA R	5.67					5.67																				
VA RR	5.62										4.25															
Suma	73.24																									

**FLUJO DE CAJA**

caso 3: para  $i = 12\%$ , increm. vehicular =  $10\%$ , interés de amortización =  $10\%$

	Año																									
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
<b>INGRESOS</b>																										
Ventas			1.40	1.54	1.69	1.86	2.05	2.26	2.49	2.74	3.01	3.31	3.64	4.00	4.40	4.84	5.32	5.85	6.44	7.08	7.79	8.57	9.43	10.37	11.41	12.55
Aporte de socios	10.00	5.00	7.00	7.00	7.00	15.00	6.00	5.00	5.00	5.00	15.00	3.00	2.00	2.00												
Aporte por deudas	50.00																									
Otros	0.00																									
Suma de ingresos	60.00	5.00	8.40	8.54	8.69	16.86	8.05	7.26	7.49	7.74	18.01	6.31	5.64	6.00	4.40	4.84	5.32	5.85	6.44	7.08	7.79	8.57	9.43	10.37	11.41	12.55
<b>EGRESOS</b>																										
Inversión	55.00																									
Reinversión					10.00																					
Rehabilitación										13.20											13.20					
O & Mantenimiento																										
Mano de obra			0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45
Materiales			0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30
Equipos			0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25
Gastos Financieros																										
Amortización		3.33	3.33	3.33	3.33	3.33	3.33	3.33	3.33	3.33	3.33	3.33	3.33	3.33	3.33	3.33	3.33	3.33	3.33	3.33	3.33	3.33	3.33	3.33	3.33	3.33
Intereses		5.00	4.67	4.33	4.00	3.67	3.34	3.00	2.67	2.34	2.00	1.67	1.34	1.00	0.67	0.34										
Suma de egresos	55.00	8.33	9.00	8.66	8.33	18.00	7.67	7.33	7.00	6.67	19.53	6.00	5.67	5.33	5.00	4.67	1.00	1.00	1.00	1.00	14.20	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Saldo de caja	5.00	-3.33	-0.60	-0.12	0.36	-1.14	0.38	-0.07	0.49	1.07	-1.52	0.31	-0.03	0.67	-0.60	0.17	4.32	4.85	5.44	6.08	-6.41	7.57	8.43	9.37	10.41	11.55
Acumulado de caja	5.00	1.67	1.07	0.95	1.31	0.17	0.55	0.48	0.97	2.04	0.52	0.83	0.80	1.47	0.87	1.04	5.36	10.21	15.65	21.73	15.32	22.89	31.32	40.69	51.10	62.65

**EVALUACION DE INVERSIONES Y COSTOS**

caso 4: para i = 14 %, increm. vehicular = 20 %, interés de amortización= 5%

	Año																									
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
Inversión	55.00																									
Reinversión						10.00																				
Rehabilitación											13.20											13.20				
O & Mantenimiento																										
Mano de obra			0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45
Materiales			0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30
Equipos			0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25
Suma			1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Factor	1.000000	0.877193	0.769468	0.674972	0.592080	0.519369	0.455587	0.399637	0.350559	0.307508	0.269744	0.236617	0.207559	0.182069	0.159710	0.140096	0.122892	0.107800	0.094561	0.082948	0.072762	0.063826	0.055988	0.049112	0.043081	0.037790
VA Inversión	55.00																									
VA O & M	5.99		0.77	0.67	0.59	0.52	0.46	0.40	0.35	0.31	0.27	0.24	0.21	0.18	0.16	0.14	0.12	0.11	0.09	0.08	0.07	0.06	0.06	0.05	0.04	0.04
VAR	5.19					5.19																				
VARR	4.52										3.56															
Suma	70.70																					0.96				

FLUJO DE CAJA

caso 4: para i = 14 %, increm. vehicular = 20 %, interés de amortización= 5%

	Año																									
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
<b>INGRESOS</b>																										
Ventas			1.40	1.68	2.02	2.42	2.90	3.48	4.18	5.02	6.02	7.22	8.66	10.39	12.47	14.96	17.95	21.54	25.85	31.02	37.22	44.66	53.59	64.31	77.17	92.60
Aporte de socios	10.00	5.00	5.00	5.00	5.00	12.00	5.00	3.00	3.00	3.00	13.00	3.00	2.00													
Aporte por deudas	50.00																									
Otros	0.00																									
Suma de ingresos	60.00	5.00	6.40	6.68	7.02	14.42	7.90	6.48	7.18	8.02	19.02	10.22	10.66	10.39	12.47	14.96	17.95	21.54	25.85	31.02	37.22	44.66	53.59	64.31	77.17	92.60
<b>EGRESOS</b>																										
Inversión	55.00																									
Reinversión					10.00																					
Rehabilitación											13.20										13.20					
O & Mantenimiento																										
Mano de obra			0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45
Materiales			0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30
Equipos			0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25
Gastos Financieros																										
Amortización		3.33	3.33	3.33	3.33	3.33	3.33	3.33	3.33	3.33	3.33	3.33	3.33	3.33	3.33	3.33	3.33	3.33	3.33	3.33	3.33	3.33	3.33	3.33	3.33	3.33
Intereses		2.50	2.33	2.17	2.00	1.83	1.67	1.50	1.33	1.17	1.00	0.84	0.67	0.50	0.34	0.17										
Suma de egresos	55.00	5.83	6.66	6.50	6.33	16.16	6.00	5.83	5.66	5.50	18.53	5.17	5.00	4.83	4.67	4.50	1.00	1.00	1.00	1.00	14.20	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Saldo de caja	5.00	-0.83	-0.26	0.18	0.69	-1.74	1.90	0.65	1.52	2.52	0.49	5.05	5.66	5.56	7.80	10.46	16.95	20.54	24.85	30.02	23.02	43.66	52.59	63.31	76.17	91.60
Acumulado de caja	5.00	4.17	3.91	4.09	4.78	3.04	4.94	5.59	7.11	9.63	10.12	15.17	20.83	26.39	34.19	44.65	61.60	82.14	106.99	137.01	160.03	203.69	256.28	319.59	395.76	487.36



**EVALUACION DE INVERSIONES Y COSTOS**

caso 5: para i = 12 %, increm. vehicular = 20 %, interés de amortización= 10%

	Año																									
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
Inversión	55.00																									
Reinversión						10.00																				
Rehabilitación											13.20											13.20				
O & Mantenimiento																										
Mano de obra			0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45
Materiales			0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30
Equipos			0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25
Suma			1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Factor	1.000000	0.892857	0.797194	0.711780	0.635518	0.567427	0.506631	0.452349	0.403883	0.360610	0.321973	0.287476	0.256675	0.229174	0.204620	0.182696	0.163122	0.145644	0.130040	0.116107	0.103667	0.092560	0.082643	0.073788	0.065882	0.058823
VA Inversión	55.00																									
VA O & M	6.95		0.80	0.71	0.64	0.57	0.51	0.45	0.40	0.36	0.32	0.29	0.26	0.23	0.20	0.18	0.16	0.15	0.13	0.12	0.10	0.09	0.08	0.07	0.07	0.06
VA R	5.67					5.67																				
VA RR	5.62										4.25															
Suma	73.24																									

## FLUJO DE CAJA

caso 5: para  $i = 12\%$ , increm. vehicular =  $20\%$ , interés de amortización =  $10\%$

	Año																									
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
<b>INGRESOS</b>																										
Ventas			1.40	1.68	2.02	2.42	2.90	3.48	4.18	5.02	6.02	7.22	8.66	10.39	12.47	14.96	17.95	21.54	25.85	31.02	37.22	44.66	53.59	64.31	77.17	92.60
Aporte de socios	10.00	5.00	7.00	7.00	6.00	15.00	5.00	4.00	4.00	1.00	13.00															
Aporte por deudas	50.00																									
Otros	0.00																									
Suma de ingresos	60.00	5.00	8.40	8.68	8.02	17.42	7.90	7.48	8.18	6.02	19.02	7.22	8.66	10.39	12.47	14.96	17.95	21.54	25.85	31.02	37.22	44.66	53.59	64.31	77.17	92.60
<b>EGRESOS</b>																										
Inversión	55.00																									
Reinversión						10.00																				
Rehabilitación											13.20											13.20				
O & Mantenimiento																										
Mano de obra			0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45
Materiales			0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30
Equipos			0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25
Gastos Financieros																										
Amortización		3.33	3.33	3.33	3.33	3.33	3.33	3.33	3.33	3.33	3.33	3.33	3.33	3.33	3.33	3.33										
Intereses		5.00	4.67	4.33	4.00	3.67	3.34	3.00	2.67	2.34	2.00	1.67	1.34	1.00	0.67	0.34										
Suma de egresos	55.00	8.33	9.00	8.66	8.33	18.00	7.67	7.33	7.00	6.67	19.53	6.00	5.67	5.33	5.00	4.67	1.00	1.00	1.00	1.00	14.20	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Saldo de caja	5.00	-3.33	-0.60	0.02	-0.31	-0.58	0.23	0.15	1.18	-0.65	-0.51	1.22	2.99	5.06	7.47	10.29	16.95	20.54	24.85	30.02	23.02	43.66	52.59	63.31	76.17	91.60
Acumulado de caja	5.00	1.67	1.07	1.09	0.78	0.20	0.43	0.58	1.76	1.11	0.60	1.82	4.81	9.87	17.34	27.63	44.58	65.12	89.97	119.99	143.01	186.67	239.26	302.57	378.74	470.34

**EVALUACION DE INVERSIONES Y COSTOS**

caso 6: para i = 12 %, increm. vehicular = 1 %, interés de amortización= 5%

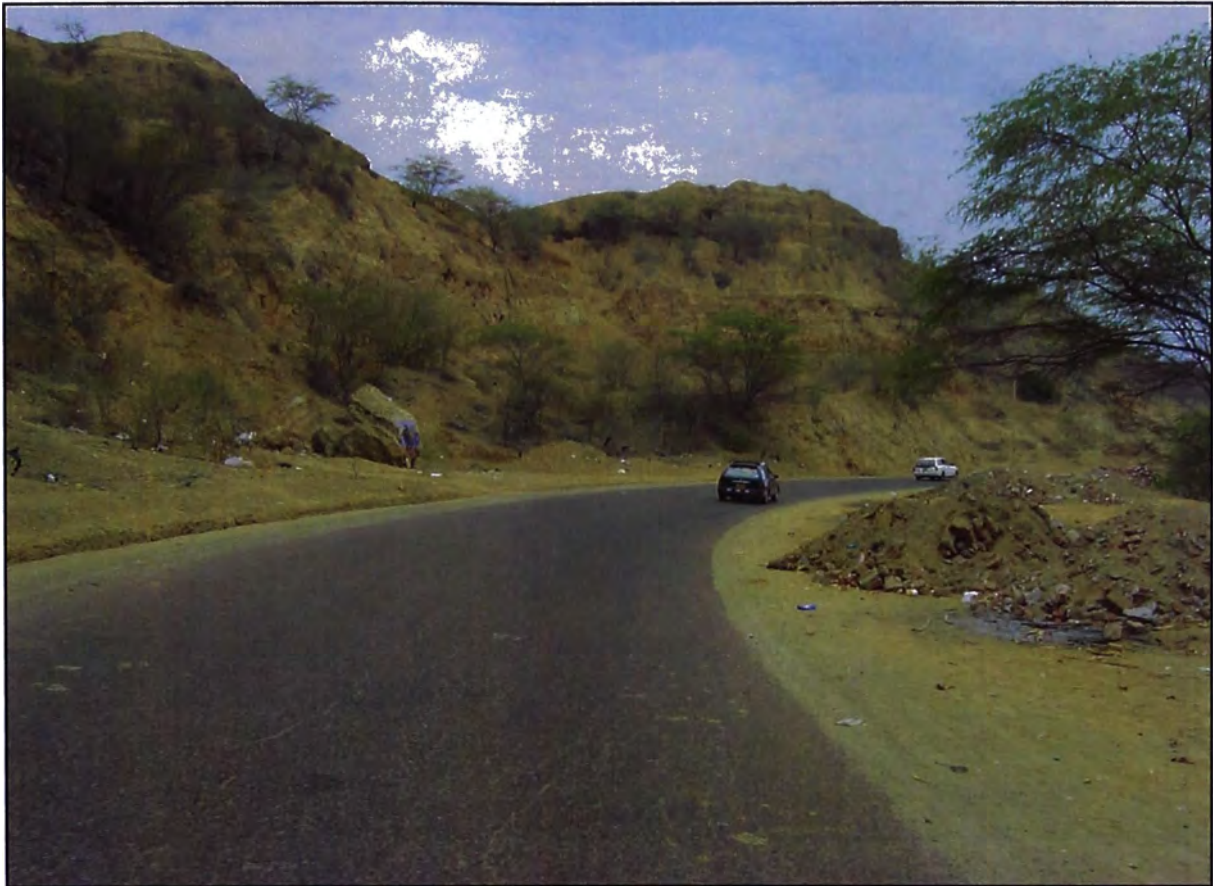
	Año																									
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
Inversión	55.00																									
Reinversión						10.00																				
Rehabilitación											13.20															
O & Mantenimiento																					13.20					
Mano de obra			0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45
Materiales			0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30
Equipos			0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25
Suma			1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Factor	1.000000	0.892857	0.797194	0.711780	0.635518	0.567427	0.506631	0.452349	0.403883	0.360610	0.321973	0.287476	0.256675	0.229174	0.204620	0.182696	0.163122	0.145644	0.130040	0.116107	0.103667	0.092560	0.082643	0.073788	0.065882	0.058823
VA Inversión	55.00																									
VA O & M	6.95		0.80	0.71	0.64	0.57	0.51	0.45	0.40	0.36	0.32	0.29	0.26	0.23	0.20	0.18	0.16	0.15	0.13	0.12	0.10	0.09	0.08	0.07	0.07	0.06
VA R	5.67					5.67																				
VA RR	5.62										4.25															
Suma	73.24																				1.37					

### FLUJO DE CAJA

caso 6: para  $i = 12\%$ , increm. vehicular =  $1\%$ , interés de amortización =  $5\%$

	Año																									
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
<b>INGRESOS</b>																										
Ventas			1.40	1.41	1.42	1.43	1.44	1.45	1.46	1.47	1.48	1.49	1.50	1.52	1.54	1.56	1.58	1.60	1.62	1.64	1.66	1.68	1.70	1.72	1.74	1.76
Aporte de socios	10.00	5.00	5.00	5.00	5.00	12.00	5.00	5.00	5.00	5.00	14.00	4.00	4.00	4.00	4.00						10.00					
Aporte por deudas	50.00																									
Otros	0.00																									
Suma de ingresos	60.00	5.00	6.40	6.41	6.42	13.43	6.44	6.45	6.46	6.47	15.48	5.49	5.50	5.52	5.54	1.56	1.58	1.60	1.62	1.64	11.66	1.68	1.70	1.72	1.74	1.76
<b>EGRESOS</b>																										
Inversión	55.00																									
Reinversión						10.00																				
Rehabilitación											13.20															
O & Mantenimiento																										
Mano de obra			0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45
Materiales			0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30
Equipos			0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25
Gastos Financieros																										
Amortización		3.33	3.33	3.33	3.33	3.33	3.33	3.33	3.33	3.33	3.33	3.33	3.33	3.33	3.33	3.33	3.33	3.33	3.33	3.33	3.33	3.33	3.33	3.33	3.33	3.33
Intereses		2.50	2.33	2.17	2.00	1.83	1.67	1.50	1.33	1.17	1.00	0.84	0.67	0.50	0.34	0.17										
Suma de egresos	55.00	5.83	6.66	6.50	6.33	16.16	6.00	5.83	5.66	5.50	18.53	5.17	5.00	4.83	4.67	4.50	1.00	1.00	1.00	1.00	14.20	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Saldo de caja	5.00	-0.83	-0.26	-0.09	0.09	-2.73	0.44	0.62	0.80	0.97	-3.05	0.32	0.50	0.69	0.87	-2.94	0.58	0.60	0.62	0.64	-2.54	0.68	0.70	0.72	0.74	0.76
Acumulado de caja	5.00	4.17	3.91	3.82	3.91	1.18	1.62	2.24	3.04	4.01	0.96	1.28	1.78	2.47	3.34	0.40	0.98	1.58	2.20	2.84	0.30	0.98	1.68	2.40	3.14	3.90

**ANEXO N° 4**  
**FOTOGRAFIAS**



Vistas fotográficas del sector Sullana – Querecotillo.





Vistas fotográficas del sector Querecotillo – Desvío Represa de Poechos.

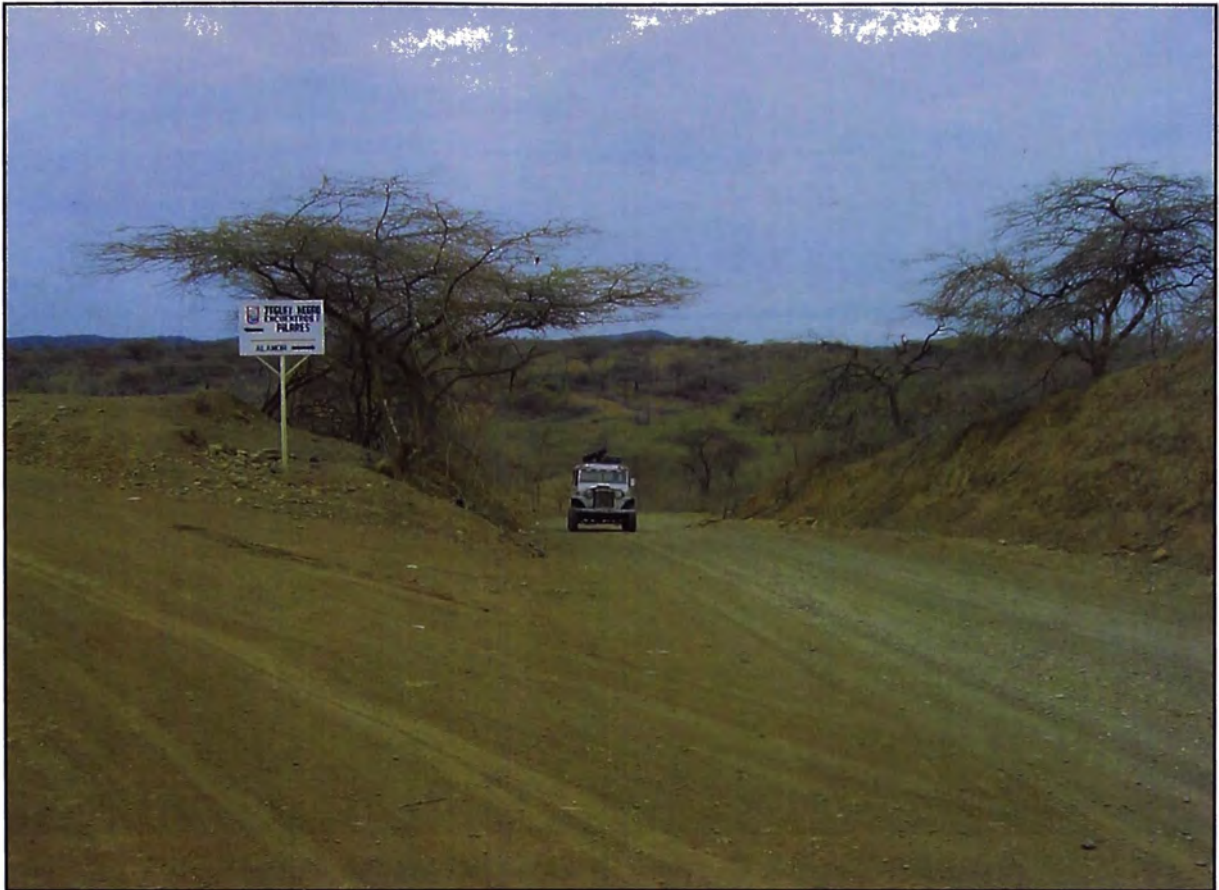




Vistas fotográficas del sector Desvío Represa de Poechos – Lancones.







Vistas fotográficas del sector Lancones – El Alamor.





Vistas fotográficas del sector El Alamor – Zapotillo (Ecuador).



**ANEXO N° 5**  
**NORMAS LEGALES**  
**(Ver CD)**

- ✓ Constitución Política del Perú: artículos 58º y 73º.
  
- ✓ Decreto Legislativo N° 674 del 25 de Septiembre de 1991  
Ley de Promoción de la Inversión Privada en las Empresas del Estado
  
- ✓ Decreto Supremo N° 070-92-PCM del 16 de Julio de 1992  
Reglamento de la Ley de Promoción de la Inversión Privada en las Empresas del Estado.
  
- ✓ Decreto Legislativo N° 839 del 19 de Agosto de 1996  
Ley de Promoción de la Inversión Privada en Obras Públicas de Infraestructura y de Servicios Públicos.
  
- ✓ Decreto Supremo N° 059-96-PCM del 26 de Diciembre de 1996  
Texto Único Ordenado de las normas con rango de Ley que regulan la entrega en Concesión al Sector Privado de las Obras Públicas de Infraestructura y de Servicios Públicos.
  
- ✓ Decreto Supremo N° 060-96-PCM del 27 de Diciembre de 1996  
Reglamento del Texto Único Ordenado de las normas con rango de Ley que regulan la entrega en Concesión al Sector Privado de las Obras Públicas de Infraestructura y de Servicios Públicos.
  
- ✓ Ley N° 26885 del 03 de diciembre de 1997  
Ley de incentivos a las Concesiones de Obras de Infraestructura y de Servicios Públicos.
  
- ✓ Ley N° 26917 del 22 de Enero de 1998  
Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura del Transporte de Uso Público y Promoción de los Servicios de Transporte Aéreo.
  
- ✓ Ley N° 27332 del 27 de Julio de 2000  
Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos.

- ✓ Decreto Supremo N° 010-201-PCM del 06 de Febrero de 2001  
Reglamento General del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – OSITRAN.
- ✓ Decreto de Urgencia N° 054-2001 del 04 de Mayo de 2001  
Apoyo a las Municipalidades, Sociedades de Beneficencia y demás Entidades del Estado, en materia de Promoción de la Inversión Privada.
- ✓ Ley N° 27838 del 03 de Octubre de 2002  
Ley de Transparencia y Simplificación de los Procedimientos Regulatorios de Tarifas.
- ✓ Ley N° 28059 del 12 de Agosto de 2003  
Ley Marco de Promoción de la Inversión Descentralizada.
- ✓ Decreto Supremo N° 015-2004-PCM del 27 de Febrero de 2004  
Reglamento de la Ley Marco de Promoción de la Inversión Descentralizada.
- ✓ Decreto Supremo N° 108-2006-EF del 07 de diciembre de 2006  
Normas relativas al Reglamento del Texto Único Ordenado de las Normas con Rango de Ley que regulan la entrega en Concesión al sector privado de las Obras Públicas de Infraestructura y de Servicios Públicos respecto a la naturaleza de las Concesiones y el Cofinanciamiento del Estado.
- ✓ Decreto Supremo N° 200-2006-EF del 14 de diciembre de 2006  
Lineamientos para la provisión de Servicios Públicos a través de Proyectos de Inversión Pública que involucren Concesiones Cofinanciadas (CCF).
- ✓ Decreto Supremo N° 036-2007-EF del 27 de marzo de 2007  
Disposiciones Complementarias aplicables a los Proyectos de Inversión que involucren Concesiones Cofinanciadas.

- ✓ Decreto Legislativo N° 1012 del 12 de mayo de 2008  
Ley Marco de Asociaciones Público – Privadas para la Generación de Empleo Productivo y dicta Normas para la Agilización de los Procesos de Promoción de la Inversión Privada.
  
- ✓ Decreto Legislativo N° 1016 del 29 de mayo de 2008  
Modificación de la Tercera Disposición Transitoria del Decreto Legislativo N 1012, que aprobó la Ley Marco de Asociaciones Público – Privadas para la Generación de Empleo Productivo y dicta Normas para la Agilización de los Procesos de Promoción de la Inversión Privada.
  
- ✓ Decreto Supremo N° 146-2008-EF del 08 de diciembre de 2008  
Reglamento del Decreto Legislativo N° 1012 que aprueba la Ley Marco de Asociaciones Público – Privadas para la Generación de Empleo Productivo y dicta Normas para la Agilización de los Procesos de Promoción de la Inversión Privada.

**Decreto Legislativo que aprueba la ley marco de asociaciones público - privadas para la generación de empleo productivo y dicta normas para la agilización de los procesos de promoción de la inversión privada**

**DECRETO LEGISLATIVO N° 1012**

(Publicado en el Diario Oficial "El Peruano" el 13 de mayo de 2008)

**POR CUANTO:**

El Congreso de la República, de conformidad con el artículo 104 de la Constitución Política del Perú, mediante Ley N° 29157 ha delegado en el Poder Ejecutivo la facultad de legislar, entre otras materias, la facilitación del comercio, promoción de la inversión privada, la mejora del marco regulatorio, fortalecimiento institucional y simplificación administrativa, y modernización del Estado;

Que, resulta indispensable contar con un marco legal que regule la participación del sector privado en la operación de infraestructura pública o la prestación de servicios públicos, con el fin de determinar los principios y procedimientos aplicables a dicha participación mediante la modalidad de Asociación Público Privada, con la finalidad de viabilizar su implementación, generar empleo productivo y mejorar la competitividad del país;

Con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros;

Con cargo a dar cuenta al Congreso;

Ha dado el Decreto Legislativo siguiente:

**DECRETO LEGISLATIVO QUE APRUEBA LA LEY MARCO DE ASOCIACIONES PÚBLICO PRIVADAS PARA LA GENERACIÓN DE EMPLEO PRODUCTIVO Y DICTA NORMAS PARA LA AGILIZACIÓN DE LOS PROCESOS DE PROMOCIÓN DE LA INVERSIÓN PRIVADA**

**TÍTULO I**

**DISPOSICIONES GENERALES**

**Artículo 1.- Objeto**

El presente Decreto Legislativo tiene por objeto establecer los principios, procesos y atribuciones del Sector Público para la evaluación, implementación y operación de infraestructura pública o la prestación de servicios públicos, con participación del sector privado, así como establecer el marco general aplicable a las iniciativas privadas.

**Artículo 2.- Ámbito de aplicación**

El presente Decreto Legislativo es de aplicación a las entidades públicas pertenecientes al Sector Público No Financiero, según lo establecido en el anexo de definiciones de la Ley N° 27245, Ley de Responsabilidad y Transparencia Fiscal.

**Artículo 3.- Definición de Asociación Público-Privada (APP)**

Las Asociaciones Público Privadas - APP son modalidades de participación de la inversión privada en las que se incorpora experiencia, conocimientos, equipos, tecnología, y se distribuyen riesgos y recursos, preferentemente privados, con el objeto de crear, desarrollar, mejorar, operar o mantener infraestructura pública o proveer servicios públicos.

Participan en una APP: el Estado, a través de alguna de las entidades públicas establecidas en el artículo precedente, y uno o más inversionistas privados.

#### **Artículo 4.- Clasificación de Asociación Público-Privada**

Las Asociaciones Público - Privadas pueden clasificarse de la siguiente manera:

a. Autosostenible: aquella que satisfaga las siguientes condiciones:

i. Demanda mínima o nula garantía financiada por parte del Estado, conforme se establezca en el Reglamento del presente Decreto Legislativo.

ii. Las garantías no financieras tengan una probabilidad nula o mínima de demandar el uso de recursos públicos, conforme se establezca en el Reglamento del presente Decreto Legislativo.

b. Cofinanciada: aquella que requiera del cofinanciamiento o del otorgamiento o contratación de garantías financieras o garantías no financieras que tengan una probabilidad significativa de demandar el uso de recursos públicos."

#### **Artículo 5.- Principios**

En todas las etapas vinculadas a la provisión de infraestructura pública y/o prestación de servicios públicos bajo la modalidad de Asociación Público Privada, se contemplarán los siguientes principios:

Valor por dinero. Establece que un servicio público debe ser suministrado por aquel privado que pueda ofrecer una mayor calidad a un determinado costo o los mismos resultados de calidad a un menor costo. De esta manera, se busca maximizar la satisfacción de los usuarios del servicio así como la optimización del valor del dinero proveniente de los recursos públicos.

Transparencia. Toda la información cuantitativa y cualitativa que se utilice para la toma de decisiones durante las etapas de evaluación, desarrollo, implementación y rendición de cuentas de un proyecto de inversión llevado a cabo en el marco de la presente norma deberá ser de conocimiento ciudadano, bajo el principio de publicidad establecido en el artículo 3 del Texto Único Ordenado de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública, aprobado por Decreto Supremo N° 043-2003-PCM.

Competencia. Deberá promoverse la búsqueda de la competencia a fin de asegurar eficiencia y menores costos en la provisión de infraestructura y servicios públicos, así como evitar cualquier acto anti-competitivo y/o colusorio.

Asignación adecuada de riesgos. Deberá existir una adecuada distribución de los riesgos entre los sectores público y privado. Es decir, que los riesgos deben ser asignados a aquel con mayores capacidades para administrarlos a un menor costo, teniendo en consideración el interés público y el perfil del proyecto.

Responsabilidad presupuestal. Deberá considerarse la capacidad de pago del Estado para adquirir los compromisos financieros, firmes y contingentes, que se deriven de la ejecución de los contratos celebrados dentro del marco de la presente norma, sin comprometer la sostenibilidad de las finanzas públicas ni la prestación regular de los servicios.

#### **Artículo 6.- Organismos Promotores de la Inversión Privada**



6.1 En el caso del Gobierno Nacional, los Organismos Promotores de la Inversión Privada serán la Agencia de Promoción de la Inversión Privada - PROINVERSION para los proyectos que se le asignen en función a su relevancia nacional y los Ministerios a través de los Comités de Inversión que conformen.

En ambos casos, los proyectos serán asignados y/o incorporados mediante Resolución Suprema.

6.2 En el caso de las entidades públicas correspondientes a los niveles de Gobierno Regional y Local, las facultades del Organismo Promotor de la Inversión Privada se ejercen en forma directa a través del órgano del Gobierno Regional o Local designado a tales efectos. El órgano máximo de estos Organismos Promotores de la Inversión Privada es el respectivo Consejo Regional o Concejo Municipal.

## **TÍTULO II**

### **MARCO INSTITUCIONAL PARA LA PROVISIÓN DE ASOCIACIONES PÚBLICO PRIVADAS**

#### **Artículo 7.- Identificación de prioridades y proyectos de inversión**

Las entidades públicas identificarán los niveles de servicio que se busca alcanzar, a partir de un diagnóstico sobre la situación actual, señalando su importancia en las prioridades nacionales, sectoriales, regionales y locales, según sea el caso, en el marco de las cuales desarrollan los proyectos de inversión.

#### **Artículo 8.- Criterios para la selección de la modalidad de ejecución**

8.1. Es de responsabilidad de las entidades públicas realizar un análisis costo beneficio a fin de determinar si la participación privada en la provisión de la infraestructura pública o del servicio público implica un mayor beneficio neto para la sociedad respecto a si éstos fuesen proveídos por el Estado a través de una obra pública, de acuerdo a lo establecido en el Reglamento del presente Decreto Legislativo.

8.2. Una vez determinado que un proyecto de inversión debe ejecutarse bajo la modalidad de APP, el proyecto deberá ser clasificado según el artículo 4 del presente Decreto Legislativo. Esta clasificación corresponde ser efectuada por la entidad pública, de conformidad con lo establecido en el Reglamento del presente Decreto Legislativo.

#### **Artículo 9.- Marco institucional para la provisión de infraestructura y servicios públicos**

9.1 Los proyectos de inversión, a través de la modalidad de Asociación Público - Privada, que resulten clasificados como autosostenibles pasarán inmediatamente a la etapa de diseño del proyecto. Se requerirá la opinión favorable del Ministerio de Economía y Finanzas en los proyectos que requieran el otorgamiento de garantías.

9.2 Los proyectos de inversión, a través de la modalidad de Asociación Público - Privada, que resulten clasificados como cofinanciados deberán cumplir con todos los requisitos y procedimientos establecidos en la Ley del Sistema Nacional de Inversión Pública, la Ley del Sistema Nacional del Endeudamiento y sus modificatorias y demás normas correspondientes. El diseño del proyecto, incluyendo el análisis de su modalidad de ejecución será responsabilidad del respectivo Organismo Promotor de la Inversión Privada y contará con la opinión favorable del Ministerio de Economía y Finanzas desde el punto de vista de la responsabilidad fiscal y capacidad presupuestal.

El diseño final del proyecto de Asociación Público-Privada, cuando éste se encuentre a cargo de los Ministerios a través de los Comités de Inversión que conformen, incluyendo la determinación del monto máximo de cofinanciamiento, el otorgamiento o la contratación de garantías financieras, deberá contar con la asesoría de la Agencia de Promoción de la Inversión Privada - PROINVERSION y con la opinión favorable del Ministerio de Economía y Finanzas desde el punto de vista de la responsabilidad fiscal y capacidad presupuestal.

9.3 El diseño final del contrato de Asociación Público-Privada, a cargo del Organismo Promotor de la Inversión Privada correspondiente, requerirá la opinión favorable de la entidad pública competente y del Ministerio de Economía y Finanzas, quienes emitirán opinión en un plazo no mayor de quince (15) días hábiles respecto a las materias de su competencia. Si no hubiera respuesta en dicho plazo, se entenderá que la opinión es favorable. Asimismo, se requerirá la opinión de organismo regulador correspondiente, el que deberá emitirla únicamente dentro del mismo plazo.

El Informe Previo de la Contraloría General de la República respecto de la versión final del contrato de Asociación Público-Privada sólo podrá versar sobre aquellos aspectos que comprometan el crédito o la capacidad financiera del Estado, de conformidad con el inciso I) del Artículo 22 de la Ley N° 27785. Dicho Informe Previo no es vinculante, sin perjuicio del control posterior.

Los informes y opiniones se formularán una sola vez por cada entidad, salvo que el Organismo Promotor de la Inversión Privada solicite informes y opiniones adicionales.

9.4 Todos los estudios requeridos para la evaluación de un proyecto de inversión bajo los requisitos exigidos por el Sistema Nacional de Inversión Pública podrán ser elaborados por una entidad privada, conforme a la normatividad vigente.

9.5 Las modificaciones que se produzcan a la versión final del contrato de Asociación Público-Privada, que impliquen cambios significativos en los parámetros económicos, incluyendo las garantías establecidas, durante la fase de promoción de la inversión o la implementación del proyecto de inversión, requerirá la opinión favorable de la entidad pública competente y del Ministerio de Economía y Finanzas, quienes emitirán opinión en un plazo no mayor de diez (10) días hábiles respecto a las materias de su competencia. Si no hubiera respuesta en dicho plazo, se entenderá que la opinión es favorable. Asimismo, se requerirá la opinión del organismo regulador correspondiente, el que deberá emitirla únicamente dentro del mismo plazo.

Los criterios operativos requeridos para la implementación de lo dispuesto en el presente párrafo serán establecidos en el Reglamento del presente Decreto Legislativo.

9.6 Los contratos de Asociación Público-Privada deberán incluir la vía arbitral como mecanismo de solución de diferencias y deberán contener disposiciones que regulen el procedimiento y causales de renegociación y resolución de los contratos, incluyendo las reglas sobre cesión de posición contractual.

9.7 Sin perjuicio de las disposiciones establecidas en la presente norma, serán de aplicación, en forma supletoria, las normas vigentes sobre concesiones de obras de infraestructura y servicios públicos, tales como el Texto Único Ordenado de las Normas con Rango de Ley que regulan la entrega en Concesión al Sector Privado de las Obras Públicas de Infraestructura y de Servicios Públicos, aprobado por el Decreto Supremo N° 059-96-PCM y otras normas que resulten aplicables.

Al efecto, la designación de los comités de inversiones por parte de los Ministerios, la inclusión de operaciones y proyectos al proceso de promoción de la inversión privada respectivo, la ratificación de los acuerdos a través de los cuales se aprueba la modalidad a emplearse así como el plan de promoción correspondiente, se efectuarán mediante Resolución Suprema, que deberá ser publicada en el Diario Oficial "El Peruano".

Las funciones que de conformidad con el Decreto Legislativo N° 674, el Texto Único Ordenado aprobado mediante Decreto Supremo N° 059-96-PCM y la Ley N° 28509, corresponden al Consejo Directivo de la Agencia de Promoción de la Inversión Privada - PROINVERSION, serán asumidas por el Viceministro correspondiente.

### **TÍTULO III**

#### **GARANTÍAS, COMPROMISOS, REGISTRO Y LÍMITES**

##### **Artículo 10.- Garantías**

Las garantías en el esquema de APP se clasifican en:

a) Garantías Financieras: son aquellos aseguramientos de carácter incondicional y de ejecución inmediata, cuyo otorgamiento y contratación por el Estado tiene por objeto respaldar las obligaciones del privado, derivadas de préstamos o bonos emitidos para financiar los proyectos de APP, o para respaldar obligaciones de pago del Estado.

b) Garantías No Financieras: son aquellos aseguramientos estipulados en el contrato que se derivan de riesgos propios de un proyecto de APP.

##### **Artículo 11.- Compromisos firmes y contingentes**

Los compromisos firmes y contingentes que asuma el Estado en los proyectos de APP pueden ser clasificados conforme a lo siguiente:

11.1 Compromisos firmes: Son las obligaciones a cargo del Estado de pagar al privado una contraprestación por la realización de los actos previstos en el contrato de APP, destinados a la ejecución de proyectos de infraestructura y/o servicios públicos que cumplan con los parámetros asociados a la inversión y con los niveles de servicio por parte del privado establecidos en el contrato. Se considera como compromisos firmes el pago de:

a) Cuotas periódicas que tienen como finalidad retribuir la inversión en que incurre el privado, lo que incluye a los certificados que acreditan el pago de esta cuota periódica de manera directa, general, incondicional e irrevocable del Estado.

b) Cuotas periódicas que tienen como finalidad retribuir la actividad de explotación y conservación en que incurre el inversionista privado para la prestación del servicio.

11.2 Compromisos contingentes: Son las potenciales obligaciones de pago a cargo del Estado a favor del privado, correspondientes a las garantías que el primero haya otorgado a fin de mejorar el perfil de riesgo del proyecto e incentivar la participación privada. Para fines de registro se tomará en cuenta sólo los compromisos contingentes cuantificables.

##### **Artículo 12.- Registro**

El Ministerio de Economía y Finanzas queda autorizado a emitir las normas correspondientes para el adecuado registro de los compromisos firmes y contingentes

cuantificables, las garantías y demás instrumentos conexos y colaterales, así como de los ingresos derivados de los proyectos ejecutados bajo la modalidad de APP.

Para este efecto, la entidad pública correspondiente suministrará al Ministerio de Economía y Finanzas la información correspondiente en los términos y condiciones que dicho Ministerio establezca.

**Artículo 13.- Límite**

El stock acumulado por los compromisos firmes y contingentes cuantificables, netos de ingresos, asumidos por el Sector Público No Financiero en los contratos de APP calculado a valor presente, no podrá exceder de 7% del Producto Bruto Interno.

Este límite podrá ser revisado cada tres (03) años, pudiendo ser modificado mediante Decreto Supremo refrendado por el Ministro de Economía y Finanzas, teniendo en cuenta los requerimientos de infraestructura y servicios públicos en el país y el impacto de los compromisos sobre la sostenibilidad de las finanzas públicas.

**TÍTULO IV**

**RÉGIMEN DE INICIATIVAS PRIVADAS**

**Artículo 14.- De la naturaleza de las iniciativas privadas**

Las iniciativas privadas se realizan sobre proyectos de inversión en activos, empresas, proyectos, servicios, obras públicas de infraestructura y de servicios públicos, las mismas que no podrán demandar garantías financieras y se sujetarán a lo establecido por el acápite ii del literal a del artículo 4 del presente Decreto Legislativo.

Las iniciativas privadas podrán ser presentadas ante la Agencia de Promoción de la Inversión Privada - PROINVERSION o los Organismos Promotores de la Inversión Privada de los Gobiernos Regionales o Locales, por personas jurídicas nacionales o extranjeras, así como por consorcios de personas jurídicas o consorcios de personas naturales con personas jurídicas, sean éstas nacionales o extranjeras.

Las iniciativas privadas tienen el carácter de peticiones de gracia a que se refiere el Artículo 112 de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, en lo que sea pertinente. En consecuencia, el derecho del proponente se agota con la presentación de la iniciativa privada ante el Organismo Promotor de la Inversión Privada, sin posibilidad de impugnación del pronunciamiento en sede administrativa o judicial.

Las iniciativas privadas mantendrán su carácter de petición de gracia hasta que el proyecto contenido en éstas sea incorporado al proceso de promoción de la inversión privada y se convoque a una Oferta Pública, Licitación Pública o Concurso de Proyectos Integrales, en cuyo caso será de aplicación según corresponda, lo dispuesto en las respectivas bases y/o en la legislación aplicable, o hasta que se suscriba el contrato correspondiente en caso se adjudique directamente por no haber terceros interesados.

**Artículo 15.- Tramitación, Evaluación y Declaración de Interés de las Iniciativas Privadas**

Los Organismos Promotores de la Inversión Privada deberán mantener el carácter confidencial y reservado de las iniciativas privadas que se presenten, bajo responsabilidad. Esta obligación, se extiende a las entidades públicas y funcionarios públicos que por su cargo o función tomen conocimiento de la presentación y contenido de una iniciativa privada. El carácter confidencial y reservado de las iniciativas privadas se mantendrá hasta que estas sean declaradas de interés.

Las iniciativas privadas que se presenten deberán ser evaluadas por el Organismo Promotor de la Inversión Privada correspondiente. En el proceso de evaluación, el Organismo Promotor de la Inversión Privada podrá requerir al proponente información adicional que permita una evaluación adecuada de la iniciativa. Los gastos que pudiese irrogar la preparación de la información adicional requerida podrán ser materia del reconocimiento de gastos a que se refiere el Artículo 17 de la presente norma.

Tratándose de iniciativas privadas presentadas ante la Agencia de Promoción de la Inversión Privada - PROINVERSION, previamente a la declaratoria de interés ésta deberá contar con la opinión favorable del Ministerio o Ministerios del Sector o Sectores competentes en la materia sobre la que versa la iniciativa privada y, cuando dicha iniciativa se financie con tarifas de servicio público, del organismo regulador. Asimismo, se requerirá la opinión favorable del Ministerio de Economía y Finanzas en los casos de iniciativas privadas que requieran el otorgamiento de garantías. Las opiniones deberán ser emitidas en un plazo no mayor de veinte (20) días hábiles. Si el organismo regulador no emitiera su opinión en el referido plazo, aquélla se entenderá favorable.

Una vez presentada la iniciativa privada, el proponente no podrá realizar unilateralmente respecto a ésta, modificaciones o ampliaciones que a criterio del máximo órgano del Organismo Promotor de la Inversión Privada resulten sustanciales.

De ser el caso, las iniciativas privadas serán declaradas de interés por acuerdo del máximo órgano del Organismo Promotor de la Inversión Privada. La declaración de interés deberá contener como mínimo la siguiente información:

- a) Un resumen del proyecto contenido en la iniciativa privada, que contemple:
  - i) Objeto y alcance del proyecto de inversión.
  - ii) Bienes y/o servicios públicos sobre los cuales se desarrollará el proyecto.
  - iii) Modalidad contractual y plazo del contrato.
  - iv) Monto referencial de la inversión.
  - v) Cronograma tentativo del proyecto de inversión.
  - vi) Forma de retribución propuesta (con indicación de si el proyecto requiere incremento de tarifa).
- b) Indicadores de calidad del servicio a prestarse, de ser el caso.
- c) Elementos esenciales del proyecto de contrato, de acuerdo a los criterios que establezca el Organismo Promotor de la Inversión Privada.
- d) Garantías de fiel cumplimiento de las obligaciones contractuales.
- e) Requisitos de precalificación de la Oferta Pública, Licitación Pública o Concurso de Proyectos Integrales que se convoque.
- f) Factor de competencia de la Oferta Pública, Licitación Pública o Concurso de Proyectos Integrales que se convoque.

g) Modelo de carta de expresión de interés y modelo de carta fianza a presentar por terceros interesados en la ejecución del proyecto.

En el caso de las iniciativas privadas declaradas de interés, el proponente deberá presentar dentro del plazo de diez (10) días calendario de comunicada la declaración de interés, una carta fianza, a fin de asegurar la suscripción del respectivo contrato en caso que el proyecto sea adjudicado directamente al proponente. Dicha carta fianza se deberá mantener vigente hasta la suscripción del contrato correspondiente. El monto de la carta fianza será fijado en cada caso, por el Organismo Promotor de la Inversión Privada en función del monto de inversión del proyecto. En caso de existir terceros interesados en la ejecución del proyecto, la carta fianza entregada por el proponente, le será devuelta a éste.

Las declaraciones de interés serán publicadas por una sola vez en el Diario Oficial "El Peruano" y en otro de circulación nacional, así como en la página web del Organismo Promotor de la Inversión Privada, a fin de que terceros interesados presenten sus expresiones de interés respecto a la ejecución del mismo proyecto u otro que a criterio del organismo promotor de la inversión privada resulte alternativo. El Organismo Promotor de la Inversión Privada estará facultado a realizar las actividades de promoción que estime convenientes y que a su juicio fomenten la concurrencia de terceros interesados.

**Artículo 16.- De la adjudicación directa o de la Oferta Pública, Licitación Pública o Concurso de Proyectos Integrales**

Los terceros interesados contarán con noventa (90) días calendario contados a partir del día siguiente de la publicación de la respectiva declaración de interés para presentar sus expresiones de interés respecto a la ejecución del mismo proyecto de inversión u otro alternativo, debiendo acompañar su solicitud de expresión de interés, la carta fianza correspondiente y de ser el caso, la documentación adicional exigida por el Organismo Promotor de la Inversión Privada. Al final del plazo antes señalado se deberá observar lo siguiente:

a. De existir uno o más terceros interesados en la ejecución del proyecto de inversión objeto de la iniciativa privada, dentro del plazo antes indicado, el Organismo Promotor de la Inversión Privada deberá cursar una comunicación escrita al proponente, poniendo en su conocimiento la existencia de terceros interesados en el proyecto y procederá a llevar adelante el correspondiente proceso de promoción de la inversión privada, mediante Oferta Pública, Licitación Pública o Concurso de Proyectos Integrales de acuerdo a los mecanismos y procedimientos contemplados en la legislación de la materia.

En caso se verifique la existencia de iniciativas privadas sobre proyectos alternativos, se dará preferencia a aquella que debidamente sustentada, ofrezca el proyecto que tenga mayor rentabilidad social.

Podrán participar en la Oferta Pública, Licitación Pública o Concurso de Proyectos Integrales, además del proponente, los terceros interesados que hubieren expresado por escrito su interés y hubieren presentado la carta fianza correspondiente.

En el caso que el proponente participe en la Oferta Pública, Licitación Pública o Concurso de Proyectos Integrales que se convoque y cumpla con presentar en el plazo estipulado por las bases correspondientes la documentación requerida, tendrá derecho a igualar la oferta que hubiere quedado en primer lugar. De ejercer este derecho, se procederá a un desempate definitivo entre el proponente y el postor que hubiere quedado en primer lugar presentando cada uno una mejor oferta en función

del factor de competencia. Este desempate deberá realizarse dentro de los 15 días calendario de abiertas las ofertas económicas.

En el caso que el proponente no participe en el referido proceso de selección que se convoque perderá el derecho a solicitar el reembolso de los gastos en los que hubiese incurrido en la preparación de la propuesta.

b. De no existir terceros interesados en la ejecución del proyecto de inversión objeto de la iniciativa privada o de uno alternativo, dentro del plazo antes indicado, procederá la adjudicación directa. En dicho supuesto, el órgano máximo del Organismo Promotor de la Inversión Privada aprobará la propuesta de iniciativa privada declarada de interés y procederá a la adjudicación directamente al proponente, debiéndose en este caso negociar los aspectos no esenciales del respectivo contrato no contemplados en la declaración de interés y proceder a suscribirlo.

Previo a la suscripción del contrato, el Organismo Promotor de la Inversión Privada requerirá al proponente el pago de los costos directos e indirectos en los que haya incurrido dicho organismo durante la tramitación, evaluación y declaración de interés de la iniciativa privada.

Las iniciativas privadas declaradas de interés pasarán a formar parte del Banco Regional de Proyectos a que se refiere el artículo 13 de la Ley N° 28059 - Ley Marco de Promoción de la Inversión Descentralizada.

**Artículo 17.- Del reembolso de los gastos efectivamente realizados por el proponente**

En el caso que el proponente participe en la Oferta Pública, Licitación Pública o Concurso de Proyectos Integrales que se convoque, se reconocerá a favor de éste los gastos efectivamente realizados en la elaboración de la iniciativa privada presentada, así como los mayores gastos originados por la preparación de la información adicional solicitada por el Organismo Promotor de la Inversión Privada, hasta la declaratoria de interés, que a criterio de éste sean razonables y hayan sido debidamente sustentados, con arreglo a los lineamientos generales que se establecerán en el reglamento del presente decreto legislativo. Lo dispuesto en el presente artículo no será de aplicación si el proponente de la iniciativa hubiese sido favorecido con la adjudicación de la buena pro correspondiente o no hubiese participado en la Oferta Pública, Licitación Pública o Concurso de Proyectos Integrales que se convoque.

En concordancia con lo señalado en el párrafo anterior, se reconocerá el reembolso de gastos a favor del proponente, sólo si la propuesta económica que presente en la Oferta Pública, Licitación Pública o Concurso de Proyectos Integrales que se convoque, es declarada válida.

**DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES**

**Primera.-** Mediante Decreto Supremo con el voto favorable del Consejo de Ministros y refrendado por el Ministro de Economía y Finanzas, se dictarán las normas reglamentarias y complementarias para la aplicación del presente Decreto Legislativo, en un plazo no mayor de sesenta (60) días hábiles, contados a partir de su publicación.

**Segunda.-** Para efectos de la aplicación del Sistema Nacional de Inversión Pública, las empresas del sector público no financiero bajo el ámbito del Fondo Nacional de Financiamiento de la Actividad Empresarial del Estado - FONAFE,

conforman un sector a cargo del FONAFE, responsable institucional y funcional de los proyectos de inversión de dichas empresas, en el marco de la normatividad vigente.

La evaluación, aprobación y priorización de los proyectos de inversión pública de las empresas a que se refiere el párrafo precedente, se rigen por los principios de economía, eficiencia y eficacia, en base a los cuales el Ministerio de Economía y Finanzas dicta las normas técnicas, métodos, procedimientos y procesos aplicables.

El Ministerio de Economía y Finanzas dictará las directivas que contemplen las normas técnicas, métodos, procedimientos y procesos aplicables al FONAFE, en un plazo máximo de 90 días hábiles contados desde la entrada en vigencia del presente Decreto Legislativo.

**Tercera.-** El Fondo Nacional de Financiamiento de la Actividad Empresarial del Estado - FONAFE asumirá la competencia sobre empresas que se encuentren en proceso de liquidación a cargo de las Juntas Liquidadoras encargadas de los procesos de disolución y liquidación llevados adelante al amparo de lo establecido por el literal d) del artículo 2 de la Ley de Promoción de la Inversión Privada de las Empresas del Estado, Decreto Legislativo N° 674. Para este efecto, la Agencia de Promoción de la Inversión Privada - PROINVERSION transferirá a FONAFE los procesos de liquidación que se encuentren en ejecución y presentará al Ministerio de Economía y Finanzas los proyectos de disposiciones que considere deberían ser incorporados en el reglamento del presente decreto legislativo a fin de llevar a cabo tal transferencia en forma ordenada.

**Cuarta.-** Mediante acuerdo de su Consejo Directivo, la Agencia de Promoción de la Inversión Privada - PROINVERSION, estará facultada para solicitar al Ministerio de Economía y Finanzas, por encargo del sector o sectores competentes, el otorgamiento o contratación de garantías financieras por parte del Gobierno Nacional a favor del operador privado durante la fase de ejecución u operación de un proyecto, con la finalidad de permitir la implementación de compromisos adicionales a ser establecidos mediante adendas en los respectivos contratos de asociación público-privada. Dicha solicitud estará sujeta a la aprobación del Ministerio de Economía y Finanzas.

**Quinta.-** El Seguro Social de Salud - ESSALUD, en el marco de la autonomía que la ley le confiere, se encuentra facultado a promover, tramitar y suscribir contratos de Asociación Público-Privada con el objeto de incorporar inversión y gestión privada en los servicios que presta a los asegurados, dentro de los mecanismos establecidos en la presente norma.

#### **DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS TRANSITORIAS**

**Primera.-** Los Títulos I, II y III del presente Decreto Legislativo entrarán en vigencia al día siguiente de la publicación del Reglamento a que se refiere la primera disposición final de la presente norma. Las demás disposiciones entrarán en vigencia al día siguiente de la publicación de la presente norma.

**Segunda.-** Las Oficinas de Programación e Inversiones que a la fecha de entrada en vigencia de la presente disposición, se encuentren evaluando los proyectos de inversión pública de las empresas a que se refiere la segunda disposición final de la presente norma, deberán remitir los estudios de preinversión correspondientes a la Oficina de Programación e Inversiones del FONAFE para que continúe con la evaluación respectiva, en la etapa en que se encuentren. La presente disposición entrará en vigencia en el día de la publicación de las normas a que se refiere la segunda disposición final del presente Decreto Legislativo.



**Tercera.-** Las iniciativas privadas que a la fecha de entrada en vigencia del presente Decreto Legislativo hayan sido declaradas de interés y hasta su adjudicación mediante oferta pública, licitación pública, concurso de proyectos integrales o adjudicación directa, según sea el caso, seguirán sujetas a las normas y disposiciones vigentes al momento de su presentación, siéndoles aplicable lo establecido en el artículo 16 de la presente norma. En caso que los terceros interesados en la ejecución del proyecto objeto de iniciativa privada decidan no continuar en el proceso, el Organismo Promotor de la Inversión Privada no ejecutará la garantía presentada por éstos en el marco de lo dispuesto por el artículo 18 del Reglamento de la Ley Marco de Promoción de la Inversión Descentralizada, aprobado por Decreto Supremo N° 015-2004-PCM y modificatorias.<sup>1</sup>

#### **DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA MODIFICATORIA**

**Única.-** Los indicadores de sostenibilidad fiscal a los que se refieren el literal f) del numeral 3 del artículo 10 de la Ley N° 27245, Ley de Responsabilidad y Transparencia Fiscal y sus modificatorias, deberán necesariamente incluir las obligaciones cuantificables derivadas de los procesos de Asociación Público - Privadas.

#### **DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS DEROGATORIAS**

**Primera.-** Deróguese el Numeral 55.1 del Artículo 55 de la Ley N° 28563, Ley General del Sistema Nacional de Endeudamiento; así como todas aquellas disposiciones legales y reglamentarias que se opongan a lo establecido en el presente Decreto Legislativo o limiten su aplicación.

**Segunda.-** Déjense sin efecto el Artículo 7 de la Ley N° 28059 - Ley Marco del Proceso de Promoción de la Inversión Descentralizada, así como todas las disposiciones del Decreto Supremo N° 015-2004-PCM - Reglamento de la Ley Marco del Proceso de Promoción de la Inversión Descentralizada que se opongan al presente Decreto Legislativo, sin perjuicio de lo señalado en la Tercera Disposición Transitoria.

#### **POR TANTO:**

Mando se publique y cumpla, dando cuenta al Congreso de la República.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los doce días del mes de mayo del año dos mil ocho.

**ALAN GARCÍA PÉREZ**  
Presidente Constitucional de la República

**JORGE DEL CASTILLO GÁLVEZ**  
Presidente del Consejo de Ministros

**LUIS CARRANZA UGARTE**  
Ministro de Economía y Finanzas

---

<sup>1</sup> Disposición modificada por el artículo único del Decreto Legislativo N° 1016 publicado en el Diario Oficial "El Peruano" el 30 mayo 2008.

**Decreto Legislativo que modifica la Tercera Disposición Complementaria Transitoria del Decreto Legislativo N° 1012, que aprobó la "Ley marco de asociaciones público-privadas para la generación de empleo productivo y dicta normas para la agilización de los procesos de promoción de la inversión privada"**

**DECRETO LEGISLATIVO N° 1016**

(Publicado en el Diario Oficial "El Peruano" el 30 de mayo de 2008)

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

**POR CUANTO:**

El Congreso de la República, mediante Ley N° 29157, ha delegado en el Poder Ejecutivo la facultad de legislar, por un plazo de ciento ochenta (180) días calendario, sobre diversas materias relacionadas con la implementación del Acuerdo de Promoción Comercial Perú - Estados Unidos, y con el apoyo a la competitividad económica para su aprovechamiento; entre las que se encuentran la facilitación del comercio, la promoción de la inversión privada, la mejora del marco regulatorio, el fortalecimiento institucional, la simplificación administrativa y la modernización del Estado;

Que, en este contexto, mediante Decreto Legislativo N° 1012 se aprobó la "Ley Marco de Asociaciones Público - Privadas para la generación de empleo productivo y dicta normas para la agilización de los procesos de promoción de la inversión privada";

Que, resulta necesario modificar la Tercera Disposición Complementaria Transitoria del mencionado Decreto Legislativo, con el objeto de promover la competencia entre el proponente de una iniciativa privada que hubiere sido declarada de interés con anterioridad a la vigencia del mismo y el postor que finalmente oferte la mejor propuesta, lo que permitirá obtener mejores condiciones de inversión y menores tarifas, en beneficio del Estado y los ciudadanos;

De conformidad con lo establecido en el artículo 104 de la Constitución Política del Perú;

Con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros; y,

Con cargo a dar cuenta al Congreso de la República;

Ha dado el Decreto Legislativo siguiente:

**DECRETO LEGISLATIVO QUE MODIFICA LA TERCERA DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA TRANSITORIA DEL DECRETO LEGISLATIVO N° 1012, QUE APROBÓ LA "LEY MARCO DE ASOCIACIONES PÚBLICO-PRIVADAS PARA LA GENERACIÓN DE EMPLEO PRODUCTIVO Y DICTA NORMAS PARA LA AGILIZACIÓN DE LOS PROCESOS DE PROMOCIÓN DE LA INVERSIÓN PRIVADA"**

**Artículo Único.- Objeto de la norma**

Modifíquese la Tercera Disposición Complementaria Transitoria del Decreto Legislativo N° 1012, Ley Marco de Asociaciones Público - Privadas para la generación de empleo productivo y dicta normas para la agilización de los procesos de promoción de la inversión privada, cuyo texto quedará redactado de la siguiente manera:

"Disposiciones Complementarias Transitorias  
(.....)

Tercera.- Las iniciativas privadas que a la fecha de entrada en vigencia del presente Decreto Legislativo hayan sido declaradas de interés y hasta su adjudicación mediante oferta pública, licitación pública, concurso de proyectos integrales o adjudicación directa, según sea el caso, seguirán sujetas a las normas y disposiciones vigentes al momento de su presentación, siéndoles aplicable lo establecido en el artículo 16 de la presente norma. En caso que los terceros interesados en la ejecución del proyecto objeto de iniciativa privada decidan no continuar en el proceso, el Organismo Promotor de la Inversión Privada no ejecutará la garantía presentada por éstos en el marco de lo dispuesto por el artículo 18 del Reglamento de la Ley Marco de Promoción de la Inversión Descentralizada, aprobado por Decreto Supremo N° 015-2004-PCM y modificatorias".

**POR TANTO:**

Mando se publique y cumpla, dando cuenta al Congreso de la República.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los veintinueve días del mes de mayo del año dos mil ocho.

**ALAN GARCÍA PÉREZ**  
Presidente Constitucional de la República

**JORGE DEL CASTILLO GÁLVEZ**  
Presidente del Consejo de Ministros

**LUIS CARRANZA UGARTE**  
Ministro de Economía y Finanzas

## PODER EJECUTIVO

## ECONOMÍA Y FINANZAS

## Reglamento del Decreto Legislativo N° 1012 que aprueba la Ley Marco de Asociaciones Público - Privadas para la generación del empleo productivo y dicta normas para la agilización de los procesos de promoción de la inversión privada

DECRETO SUPREMO  
N° 146-2008-EF

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

CONSIDERANDO:

Que, por el Decreto Legislativo N° 1012 se aprobó la Ley Marco de Asociaciones Público - Privadas para la Generación de Empleo Productivo y dicta Normas para la Agilización de los Procesos de Promoción de la Inversión Privada;

Que, mediante Decreto Legislativo N° 1016 se modificó la Tercera Disposición Complementaria Transitoria del Decreto Legislativo N° 1012;

Que, dentro de este marco, es necesario dictar las normas reglamentarias que permitan la aplicación de lo dispuesto en el Decreto Legislativo N° 1012 y su modificatoria;

De conformidad con el numeral 8) del Artículo 118° de la Constitución Política del Perú y con la Primera Disposición Complementaria Final del Decreto Legislativo N° 1012;

Con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros;

DECRETA:

**Artículo 1°.-** Aprobar el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1012, Ley Marco de Asociaciones Público-Privadas para la Generación de Empleo Productivo y dicta Normas para la Agilización de los Procesos de Promoción de la Inversión Privada, el mismo que consta de Tres (3) Títulos, Veinte (20) Artículos, Una (1) Disposición Complementaria y Una (1) Disposición Complementaria Derogatoria, que forman parte integrante del presente Decreto Supremo.

**Artículo 2°.-** El presente Decreto Supremo será refrendado por el Ministro de Economía y Finanzas.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los ocho días del mes de diciembre del año dos mil ocho.

ALAN GARCÍA PÉREZ  
Presidente Constitucional de la República

LUIS M. VALDIVIESO M.  
Ministro de Economía y Finanzas

### REGLAMENTO DEL DECRETO LEGISLATIVO N° 1012 QUE APRUEBA LA LEY MARCO DE ASOCIACIONES PÚBLICO - PRIVADAS PARA LA GENERACIÓN DEL EMPLEO PRODUCTIVO Y DICTA NORMAS PARA LA AGILIZACIÓN DE LOS PROCESOS DE PROMOCIÓN DE LA INVERSIÓN PRIVADA

#### TÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES

##### Artículo 1°.- Objeto

La presente norma tiene por objeto dictar las disposiciones reglamentarias y complementarias para la aplicación del Decreto Legislativo N° 1012 que aprueba la Ley Marco de Asociaciones Público - Privadas para la generación del empleo productivo y dicta normas para la agilización de los procesos de promoción de la inversión privada y su modificatoria.

##### Artículo 2°.- Ámbito de aplicación y Principio de Transparencia

2.1 De acuerdo a lo dispuesto por el Decreto Legislativo N° 1012 modificado por el Decreto Legislativo N° 1016, en

adelante la Ley, se sujetan a lo dispuesto en el presente Reglamento, todas las Entidades pertenecientes al Sector Público No Financiero, según lo establecido en el anexo de definiciones de la Ley N° 27245, Ley de Responsabilidad y Transparencia Fiscal o norma que lo modifique y/o sustituya.

2.2 Toda referencia genérica a Entidades, en el presente Reglamento y las demás normas que se expidan en el marco de la Ley, se entenderá referida a todas las Entidades que componen el Sector Público No Financiero.

2.3 El principio de transparencia a que se refiere el Artículo 5° del Decreto Legislativo N° 1012, se ejercita en el marco de lo dispuesto en el Texto Único Ordenado de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública aprobado por Decreto Supremo N° 043-2003-PCM, siendo aplicables las excepciones al ejercicio del derecho que se indican en dicha norma, según corresponda.

#### Artículo 3°.- Definiciones

Para efectos de la aplicación de la Ley y del presente Reglamento serán de aplicación las siguientes definiciones:

**3.1 Capacidad presupuestal.-** Para efecto de la aplicación de la Ley, se entiende por capacidad presupuestal a la viabilidad financiera y presupuestal de la entidad pública responsable del cofinanciamiento a cargo del Estado. La viabilidad financiera y presupuestal está referida en el corto plazo a la programación del gasto en el año fiscal vigente conforme a las Leyes N° 28112 y 28411 y en el mediano y el largo plazo a la programación del gasto conforme a la Ley N° 27245, o norma que la modifica y/o sustituya, y el Marco Macroeconómico Multianual.

**3.2 Comparador Público-Privado.-** Metodología que compara el costo neto en valor presente y ajustado por riesgo para el sector público, de proveer un proyecto de referencia, y el costo del mismo proyecto ejecutado a través de una asociación pública privada. Su expresión numérica se denomina Valor por Dinero. Dicha metodología será establecida en el Manual del Comparador Público-Privado, que se apruebe mediante Resolución Ministerial del Ministerio de Economía y Finanzas, en el plazo de 30 días calendario contados a partir de la publicación de la presente norma. Esta metodología se aplicará únicamente a los casos previstos en el literal p del numeral 5.1 del artículo 5°, en un plazo no mayor de 60 días calendario contados desde la fecha de remisión por la Entidad del Informe de Evaluación señalado en el numeral 5.1 del artículo 5°.

**3.3 Costo Total de Inversión.-** Es el valor presente de los flujos de inversión estimado en la identificación del proyecto o en el último estudio de preinversión, según corresponda. El Costo Total de Inversión no incluye los costos de operación y mantenimiento. La tasa de descuento a ser utilizada para el cálculo del valor presente será aquella definida en el Metodología del Comparador Público-Privado.

**3.4 Costo Total del Proyecto.-** Es el Costo Total de Inversión más los costos estimados de operación y mantenimiento de un proyecto o de un conjunto de proyectos con características similares, expresados en valor presente, de los primeros diez (10) años del proyecto o de su vida útil, el que resulte menor. La tasa de descuento a ser utilizada para el cálculo del valor presente será aquella definida en el Metodología del Comparador Público-Privado.

**3.5 Responsabilidad fiscal.-** Para efectos de la aplicación de la Ley, entiéndase por responsabilidad fiscal el uso eficiente de los recursos públicos, teniendo en cuenta lo establecido en la Ley N° 27245, Ley de Responsabilidad y Transparencia Fiscal y sus modificatorias.

#### TÍTULO II ASOCIACIONES PÚBLICO-PRIVADAS

##### Artículo 4°.- Límites de garantías para las clasificaciones de Asociaciones Público Privadas

Para efectos de lo señalado en el Artículo 4 de la Ley:

4.1 Se considerará que las garantías a que se refiere el numeral i, literal a del artículo 4° de la Ley, son mínimas si no superan el 5% del Costo Total de Inversión, el que no incluye los costos de operación y mantenimiento. La metodología para los cálculos requeridos será publicada por Resolución Ministerial del Ministerio de Economía y Finanzas;

4.2 Se considerará garantías no financieras con probabilidad mínima o nula cuando la probabilidad del uso de recursos públicos no sea mayor al 10%, para cada uno de los primeros 5 años de ejecución del proyecto. La metodología para los cálculos requeridos será publicada por Resolución Ministerial del Ministerio de Economía y Finanzas.

4.3 De excederse los límites indicados en los numerales 4.1 y 4.2 del presente Reglamento se considerará que las garantías tiene probabilidad significativa de demandar recursos públicos.

#### Artículo 5º.- Incorporación de los procesos y asignación a los Organismos Promotores de la Inversión Privada - OPIP

5.1 Para efectos de la incorporación al proceso de promoción de la inversión privada de proyectos de provisión de infraestructura y servicios públicos a través de la modalidad de APP, la Entidad preparará y remitirá al OPIP competente un Informe de Evaluación que tendrá el siguiente contenido mínimo:

Para todo tipo de proyecto:

- a. Nombre, descripción y objetivo del proyecto.
- b. Importancia y consistencia con las prioridades locales, regionales o nacionales, según corresponda.
- c. Clasificación como proyecto autosostenible o cofinanciado.

Para proyectos autosostenibles:

- d. Diagnóstico sobre la provisión actual, identificando las características de la demanda y la oferta existente en términos de cobertura y calidad.
- e. Descripción preliminar del nivel de servicio a alcanzar.
- f. Inversiones y costos de operación y mantenimiento estimados.
- g. Tarifas.
- h. Evaluación económico-financiera preliminar como APP.
- i. Asignación preliminar de Riesgos.
- j. Estimación de las garantías que podrían ser requeridas.
- k. Sustento de la capacidad de pago de la garantía, de ser requerida.
- l. Ventajas de desarrollar el proyecto mediante una APP.
- m. Estimación preliminar de costos de supervisión

Para proyectos cofinanciados:

- n. Declaración de viabilidad de acuerdo con las normas del Sistema Nacional de Inversión Pública
- o. Información relativa a los literales d,e,f,g,h,i,j,k, del presente numeral que no esté incluida en el Estudio de Preinversión aprobado
- p. Ventajas de desarrollar el proyecto mediante una APP, incluyendo una evaluación cuantitativa en el caso de proyectos cuyo costo superen las 100 000 UIT del costo total del proyecto y que requieran un cofinanciamiento mayor al 30% de dicho costo. Esta evaluación se efectuará mediante la Metodología del Comparador Público-Privado definida en el numeral 3.2 del presente Reglamento.

5.2 Tratándose de proyectos de competencia nacional, el OPIP correspondiente tramitará con su opinión favorable, adjuntando el proyecto de Plan de Promoción correspondiente, la Resolución Suprema de incorporación al proceso de promoción de la inversión privada y de aprobación del Plan de Promoción. Para el caso de proyectos autosostenibles que requieran garantías y proyectos cofinanciados, la visación de la Resolución Suprema por el Ministerio de Economía y Finanzas se efectuará necesariamente previa emisión de opinión favorable por los órganos competentes. La opinión solicitada deberá emitirse como máximo en quince (15) días hábiles contados a partir de la recepción de la solicitud completa.

5.3 Tratándose de proyectos de competencia regional o local, el OPIP correspondiente tramitará con su opinión favorable, adjuntando el proyecto de Plan de Promoción correspondiente, el acuerdo de Consejo Regional o Consejo Provincial de incorporación al proceso de promoción de la inversión privada y de aprobación del Plan de Promoción. Para el caso de proyectos autosostenibles que requieran

garantías y proyectos cofinanciados se requerirá la opinión favorable del Ministerio de Economía y Finanzas. La opinión solicitada deberá emitirse como máximo en quince (15) días hábiles contados a partir de la recepción de la solicitud completa.

5.4 La Resolución Suprema o el acuerdo de incorporación, según corresponda, asignará el proceso a un OPIP, teniendo en cuenta lo siguiente:

i) Serán asignados a PROINVERSIÓN los proyectos de competencia nacional que cumplan alguna de las siguientes condiciones:

- a. Tener un monto total de inversión superior a 15,000 UIT.
- b. Ser multisectoriales.
- c. Tener alcance geográfico que abarque más de una región.
- d. Haber sido solicitada la conducción del proceso por la Entidad a PROINVERSIÓN y haber sido aprobada por su Consejo Directivo.

ii) Serán asignados a los Comités de Inversión de los Ministerios respectivos, los proyectos de competencia nacional que no se encuentren comprendidos dentro de lo indicado en el literal i) del numeral 5.4.

iii) Serán asignados a los Gobiernos Regionales los proyectos de su competencia y aquellos que tengan alcance geográfico que abarque más de una provincia.

iv) Serán asignados a los Gobiernos Locales los proyectos de su competencia, de acuerdo a lo indicado en el Artículo 6 de la Ley.

5.5 Se incorporarán al proceso de promoción de la inversión privada proyectos o conjunto de proyectos similares que no requieran cofinanciamiento ni garantías o, de requerirlos, tengan montos de inversión totales superiores a 10,000 UIT y plazos contractuales mayores a cinco (5) años.

5.6 Un proyecto de inversión no podrá ser ejecutado mediante una APP cuando su único alcance sea la provisión de mano de obra, de oferta e instalación de equipo o de ejecución de obras públicas.

5.7 Los estudios que la Entidad requiera para efectuar la evaluación de un proyecto de inversión y el análisis de su modalidad de ejecución, al amparo de lo dispuesto en el presente Título, podrán ser elaborados por una entidad privada conforme a la normatividad vigente. Dicha entidad no podrá prestar directa o indirectamente sus servicios de asesoría a eventuales participantes de los procesos de promoción de inversión privada referidos al mismo proyecto de inversión. El incumplimiento de esta disposición conllevará la exclusión del participante o la declaración de nulidad del contrato de APP cuando ello sea descubierto luego de suscrito el mismo.

#### Artículo 6º.- Asociaciones Público-Privadas Autosostenibles

6.1 Emitida la Resolución Suprema, o el acuerdo de incorporación y aprobación del Plan de Promoción correspondiente, los proyectos de provisión de infraestructura y servicios públicos a través de la modalidad de APP, clasificados como autosostenibles, a que se refiere el numeral 9.1 de la Ley, continuarán su desarrollo en el marco del Texto Único Ordenado de las Normas con rango de Ley que regulan la entrega en Concesión al Sector Privado de las Obras Públicas de Infraestructura y Servicios Públicos aprobado por Decreto Supremo N°059-96-PCM, del Decreto Legislativo N° 674 y de otras normas de promoción de la inversión privada que resulten aplicables.

6.2 Si en cualquier etapa del proceso el OPIP determina que un proyecto ha dejado de ser autosostenible se procederá de conformidad con las normas y procedimientos aplicables a las APP Cofinanciadas, previa confirmación de la Entidad de su interés en la ejecución del proyecto en las nuevas condiciones.

#### Artículo 7º.- Asociaciones Público - Privadas Cofinanciadas

7.1 Los proyectos de provisión de infraestructura y servicios públicos a través de la modalidad de APP clasificados como cofinanciados, a que se refiere el numeral 9.2 de la Ley, deberán cumplir con los requisitos y procedimientos establecidos en la Ley del Sistema

Nacional de Inversión Pública, la Ley del Sistema Nacional de Endeudamiento y sus modificatorias y normas complementarias.

7.2 No se considerará cofinanciamiento la cesión en uso, en usufructo, o bajo cualquier figura similar, de infraestructura o inmuebles pre-existentes, siempre que no exista transferencia de propiedad y estén directamente vinculados al objeto del proyecto.

7.3 En los casos en los que el costo del proyecto supere las 80 000 UIT del costo total del proyecto y que requieran un cofinanciamiento mayor al 30% de dicho costo, la Entidad deberá realizar una evaluación cuantitativa del costo-beneficio de desarrollar los proyectos a través de una APP, según lo establecido en el numeral 3.2 del artículo 3° y el literal p del numeral 5.1 del artículo 5°.

7.4 El monto de cofinanciamiento máximo deberá ser aprobado por el OPIP, con la opinión favorable del Ministerio de Economía y Finanzas, previamente a la aprobación de la versión final del contrato. Asimismo, se deberá contar con la opinión del Ministerio de Economía y Finanzas desde el punto de vista de responsabilidad fiscal y capacidad presupuestal.

7.5 Los procesos se desarrollarán en el marco del Texto Único Ordenado de las Normas con rango de Ley que regulan la entrega en Concesión al Sector Privado de las Obras Públicas de Infraestructura y Servicios Públicos aprobado por Decreto Supremo N°059-96-PCM, del Decreto Legislativo N° 674 y de otras normas de promoción de la inversión privada que resulten aplicables. Para tal efecto la Entidad y el OPIP correspondiente suscribirán un convenio de cooperación con PROINVERSIÓN bajo la legislación aplicable.

#### **Artículo 8°.- Diseño final del contrato de Asociación Público Privada y modificaciones**

De conformidad con el numeral 9.3 de la Ley y en los plazos y modalidad en ella establecidos, y sin perjuicio de las normas especiales aplicables a las modalidades de APP autosostenibles y cofinanciadas respectivamente, el diseño final del contrato y las modificaciones que se produzcan a la versión final del mismo, requerirán la opinión favorable de la entidad pública competente y del Ministerio de Economía y Finanzas, así como del organismo regulador y de la Contraloría General de la República.

#### **Artículo 9°.- Procedimiento y causales de renegociación del contrato de Asociación Público Privada**

Salvo para casos asociados a errores materiales o por requerimientos de los acreedores permitidos vinculados a la etapa del cierre financiero del contrato de APP, no podrán efectuarse adendas al mismo durante los primeros 3 años desde la fecha de su suscripción. Una vez culminado dicho plazo podrán realizarse adendas al contrato de APP previa opinión del Organismo Regulador correspondiente, cuando se trate de proyectos para la prestación de servicios públicos bajo su competencia. Asimismo, se requerirá la opinión favorable del Ministerio de Economía y Finanzas en caso las modificaciones alteren el cofinanciamiento o las garantías. Las opiniones deberán ser requeridas en forma simultánea a las diferentes entidades, entendiéndose por ello que sean solicitadas con un desfase no mayor a dos (2) días hábiles. Las opiniones deberán ser emitidas en un plazo máximo de diez (10) días hábiles contados desde la recepción de la solicitud de opinión, luego del cual se considerarán favorables.

Si la adenda propuesta desvirtúa el objeto del proyecto original o involucra un monto adicional que supere el 15% del Costo Total del Proyecto de APP, la Entidad -siempre que la naturaleza del proyecto lo permita- evaluará la conveniencia de realizar un nuevo proceso de selección como alternativa a negociar una adenda al contrato.

#### **Artículo 10°.- Cláusulas arbitrales**

10.1 Las cláusulas arbitrales a ser incluidas en los contratos de APP conforme a lo establecido en el numeral 9.6 del artículo 9 de la Ley, se regirán por las siguientes disposiciones:

a. Podrán someterse a arbitraje las controversias sobre materias de libre disposición de las partes, conforme a lo señalado en el Artículo 2° del Decreto Legislativo N° 1071, Decreto Legislativo que Norma el Arbitraje.

En tal sentido, se entiende que no podrán ser materia de arbitraje, las decisiones de los organismos reguladores, u otras entidades que se dicten en ejecución

de sus competencias administrativas atribuidas por norma expresa, cuya vía de reclamo es la vía administrativa.

b. Deberán contemplar el arbitraje de derecho como mecanismo de solución de controversias.

c. En caso se distinga entre controversias de naturaleza técnica y no técnica, las segundas podrán ser sometidas a arbitraje de conciencia.

10.2 Las disposiciones sobre cesión de posición contractual preservarán la suficiencia técnica, legal y financiera requerida para garantizar una adecuada operación de la APP, teniendo en cuenta la fase de ejecución contractual en que se produzca la cesión.

10.3 De incluirse disposiciones sobre equilibrio económico-financiero, éstas precisarán que el restablecimiento del mismo será invocado únicamente en caso éste se vea significativamente afectado, exclusivamente debido a cambios en las Leyes aplicables, en la medida que dichos cambios tengan directa relación con aspectos económicos financieros vinculados a la variación de ingresos o costos asumidos por el inversionista.

#### **Artículo 11°.- Plazos y carácter de las opiniones para Asociaciones Público-Privadas**

11.1 Los contratos establecerán un capítulo específico que consolide los compromisos económico-financieros, las garantías asumidos por el Estado, y en general, los aspectos que comprometan el crédito o la capacidad financiera del Estado. Las opiniones del Ministerio de Economía y Finanzas y el informe previo de la Contraloría General de la República, se referirán exclusivamente al contenido de dicho capítulo. Del mismo modo, la opinión del organismo regulador a que se refiere el numeral 9.3 de la ley, se restringirá a los temas tarifarios, facilidades esenciales y de calidad del servicio, los que deberán aparecer en capítulos específicos en el contrato.

11.2 El plazo para la emisión de la opinión del Ministerio de Economía y Finanzas a que se refiere el numeral 9.1 de la Ley, así como para la del Ministerio de Economía y Finanzas y el organismo regulador a que se refiere el numeral 9.3 de la Ley será no mayor a 15 (quince) días hábiles contados desde recibida la documentación sustentatoria. Para tales efectos, estas entidades contarán con un único plazo de cinco (5) días hábiles contados a partir de recibida la documentación sustentatoria para requerir información faltante.

11.3 En el caso de modificaciones a la versión final del contrato, el plazo para la emisión de las opiniones a que se refiere el numeral 9.5 de la Ley será de 10 (diez) días hábiles.

11.4 En los casos previstos en los artículos 9.3 y 9.5 de la Ley, transcurridos los plazos máximos sin respuesta, se entenderá que la opinión es favorable.

#### **Artículo 12°.- Compromisos firmes y contingentes**

12.1 Con relación a lo establecido en el artículo 11° del Decreto Legislativo N° 1012, se deberá considerar que:

a. La Entidad obligada a atender los compromisos firmes en una APP tiene la responsabilidad exclusiva de efectuar la programación, priorización y consideración de los mismos en su presupuesto institucional según la normatividad vigente;

b. Los compromisos firmes y contingentes son aquellos explícitamente incluidos en los contratos de concesión de las Asociaciones Público Privadas, con el fin de considerar riesgos propios del proyecto; y

c. Mediante Resolución Directoral, la Dirección General de Asuntos Económicos y Sociales (DGAES) aprobará la metodología de valuación de pasivos contingentes cuantificables y del flujo de ingresos derivados de la explotación de los proyectos en concesión generados de la suscripción de contratos bajo la modalidad de APP.

12.2 Mediante Resolución Directoral la Dirección General de Asuntos Económicos y Sociales (DGAES), aprobará la metodología de valuación de pasivos contingentes cuantificables y del flujo de ingresos derivados de la explotación de los proyectos en concesión generados de la suscripción de contratos bajo la modalidad de APP.

12.3 Mediante Resolución Ministerial, el Ministerio de Economía y Finanzas emitirá los dispositivos requeridos para especificaciones o modificaciones relativas al registro de los compromisos firmes y contingentes cuantificables.

**TÍTULO III**

**RÉGIMEN DE INICIATIVAS PRIVADAS**

**Artículo 13°.- Objeto**

Las disposiciones contenidas en el presente título tienen por objeto regular el tratamiento de los proyectos de inversión en activos, empresas, proyectos, servicios, obras públicas de infraestructura y de servicios públicos, que se ejecuten como consecuencia de la iniciativa privada, en el ámbito de las respectivas competencias de los distintos niveles de gobierno.

**Artículo 14°.- Naturaleza de las Iniciativas Privadas**

Las iniciativas privadas no podrán demandar garantías financieras a cargo del Estado y las garantías no financieras se sujetarán a lo establecido en el acápite ii, literal a), artículo 4° de la Ley.

**Artículo 15°.- Requisitos para la presentación de iniciativas privadas en proyectos de inversión**

15.1 Las iniciativas privadas de proyectos de inversión serán presentadas ante el OPIP competente, de acuerdo a lo establecido en el presente Reglamento.

15.2 El contenido mínimo exigido para la presentación es el que se detalla a continuación:

a) Nombre o razón social del solicitante con indicación de sus generales de ley, acompañando los correspondientes poderes del representante legal.

b) Propuesta de modalidad de participación de la inversión privada.

c) Descripción del proyecto, incluyéndose: (i) Nombre y tipo del proyecto, con indicación del activo, empresa, servicio, obra pública de infraestructura y/o de servicios públicos del Estado sobre el cual se desarrollará el proyecto, así como referencias sobre el ente o nivel de gobierno titular o la situación legal de los mismos; (ii) Objetivos; (iii) Beneficios concretos que la ejecución del proyecto reportará para la localidad donde sea ejecutado y, de resultar aplicable por el tipo de proyecto; (iv) Ingeniería preliminar del proyecto, en el que de acuerdo a las características del mismo, se incluya la información técnica necesaria, referida a la iniciativa privada presentada; (v) Razones por las cuales se escoge el proyecto sujeto a aprobación, entre otras alternativas.

d) Ámbito de influencia del Proyecto.

e) Evaluación económica y financiera del proyecto, considerando el valor estimado de la inversión, la demanda estimada, los costos estimados, el plan de financiamiento y otros elementos que faciliten su análisis por el OPIP.

f) Evaluación preliminar del impacto ambiental y de ser el caso plan de mitigación social y ambiental.

g) Propuesta de plazo o vigencia estimada del contrato de participación de la inversión privada.

h) Capacidad financiera del solicitante y experiencia para la ejecución de proyectos de similar envergadura.

i) Se deberá adjuntar una declaración jurada expresando que la iniciativa privada no solicitará cofinanciamiento público, garantías financieras a cargo del Estado o garantías no financieras que tengan una probabilidad significativa de demandar el uso de recursos públicos por parte de éste, de acuerdo a lo establecido en el numeral 4.2 del presente Reglamento.

15.3 Las iniciativas privadas que se presenten no deberán contener proyectos de inversión que coincidan total o parcialmente con aquellos respecto de los cuales, los Organismos Promotores de la Inversión Privada competentes hubieren aprobado el respectivo Plan de Promoción de la Inversión Privada.

Sin embargo, en el caso que se hubiera aprobado dicho plan y hubiese transcurrido un plazo de doscientos cuarenta (240) días hábiles sin que se haya convocado a concurso o licitación conforme a las Normas Vigentes en Materia de Promoción de la Inversión Privada, según éstas son definidas en el Artículo 4° del Decreto Supremo N° 015-2004-PCM, el OPIP podrá admitir a trámite y evaluar la iniciativa privada.

15.4 Se acompañará a la información indicada en el numeral 15.2 una Declaración Jurada de los gastos efectivamente incurridos en la elaboración de la iniciativa presentada. La sustentación correspondiente de los gastos declarados se efectuará en el momento en que sea solicitado por el OPIP, sin cuya evaluación no podrá pronunciarse sobre la declaratoria de interés.

**Artículo 16°.- Criterios para la evaluación de las iniciativas privadas en proyectos de inversión**

Para efectos de la evaluación de las iniciativas privadas, el OPIP tomará en cuenta, entre otros, los siguientes criterios:

a) La capacidad financiera y solvencia técnica del proponente para desarrollar proyectos de magnitud similar al propuesto.

b) Si el proyecto de inversión es económica y socialmente rentable.

c) Si el proyecto de inversión no es pasible de generar afectación al ambiente, al paisaje de una zona declarada como área natural protegida y/o al Patrimonio Cultural de la Nación.

**Artículo 17°.- Trámite de las iniciativas privadas en proyectos de inversión**

El trámite de las iniciativas privadas en proyectos de inversión se sujetará a las siguientes disposiciones:

17.1 Presentada la iniciativa privada y admitida a trámite, se dará publicidad a través de la página web del OPIP, a la información contenida en el literal b), en los acápites i, ii y iii del literal c) y en el literal d) del numeral 15.2 del presente Reglamento y procederá a evaluar y declarar de interés el proyecto.

17.2 El OPIP, podrá requerir información adicional al titular de la iniciativa pudiendo condicionar la continuación de la evaluación a la entrega de la información requerida dentro de un plazo prudencial no mayor de 30 (treinta) días hábiles. De no producirse ésta, procederá a rechazar la iniciativa.

17.3 Tratándose de iniciativas privadas de competencia del Gobierno Nacional, PROINVERSIÓN deberá solicitar opinión al sector o sectores correspondientes sobre el interés y relevancia del proyecto, y, en asuntos que resulten de su competencia, al Organismo Regulador correspondiente, así como opinión técnica a otras entidades.

Las entidades a las cuales se les requiera opinión, deberán emitirla en un plazo no mayor de veinte (20) días hábiles, bajo responsabilidad. La opinión del sector o sectores correspondientes tendrá carácter vinculante.

En los casos que se haya solicitado opinión a más de un sector, se requerirá la opinión favorable de todos ellos.

Se requerirá la opinión favorable del Ministerio de Economía y Finanzas en los casos de iniciativas que requieran el otorgamiento de garantías no financieras de acuerdo a lo señalado en el presente Reglamento. En el caso de iniciativas privadas que se financien con tarifas de servicio público, previamente a la declaratoria de interés, se deberá contar con la opinión favorable del organismo regulador correspondiente, en asuntos que resulten de su competencia. Si el organismo regulador no emitiera su opinión en plazo estipulado en el segundo párrafo del presente numeral, aquélla se entenderá favorable.

17.4 El OPIP se encuentra facultado para proponer la introducción de las ampliaciones y/o modificaciones que juzgue convenientes y/o necesarias en el contenido y diseño de la iniciativa privada presentada, contando previamente con la opinión del sector.

El OPIP comunicará al titular de la iniciativa privada, por escrito, las ampliaciones y/o modificaciones propuestas a efectos que manifieste formalmente su conformidad o disconformidad con las mismas, para efectos de lo cual se concederá al interesado un plazo máximo de quince (15) días hábiles contados desde la recepción efectiva de la comunicación remitida por el OPIP.

En caso de disconformidad del interesado o si éste no se pronuncia dentro del plazo antes indicado, el OPIP rechazará la iniciativa mediante pronunciamiento expreso. El rechazo de la iniciativa no podrá ser impugnado en la vía administrativa o judicial.

17.5 Una vez presentada la iniciativa privada, su titular no podrá realizar modificaciones o ampliaciones sustanciales incluyendo la sustitución de titularidad de la iniciativa privada así como la conformación de los consorcios, de ser el caso, las que sólo se podrán proponer hasta antes de la declaratoria de interés, y posteriormente se regularán por lo dispuesto en las correspondientes bases en caso de Concurso o, de ser el caso, en el contrato de adjudicación directa.

17.6 Declarada de interés la iniciativa privada, el OPIP procederá a notificar la decisión al interesado en un plazo máximo de cinco (5) días hábiles contados a partir de la fecha de adopción del correspondiente acuerdo.

El OPIP, para conocimiento y participación del público interesado, publicará la Declaración de Interés en el Diario

Oficial El Peruano y en otro diario de circulación nacional a costo del solicitante, así como en la página Web del OPIP, dentro del plazo de diez (10) días calendario desde que el solicitante cubra los costos antes referidos y haga entrega de la carta fianza a que se refiere el Artículo 15° del Decreto Legislativo N° 1012, lo que deberá hacer dentro de los diez (10) días calendario de comunicada la declaración de interés.

En caso de no presentarse a satisfacción del OPIP tanto la carta fianza como el pago correspondiente por concepto de publicación, a que se refiere el párrafo precedente, el OPIP dejará sin efecto ésta, perdiendo el titular cualquier derecho asociado a ésta.

#### **Artículo 18°.- Procedimientos de selección para la ejecución del proyecto de inversión**

18.1 Dentro del plazo de noventa (90) días calendario a que se refiere el Artículo 16° del Decreto Legislativo N° 1012 podrán presentarse ante el OPIP para manifestar su interés, terceros interesados en el mismo proyecto de inversión y/o un proyecto de inversión alternativo por estar destinados a un objetivo diferente aunque estén referidos a activos o recursos del Estado materia de la iniciativa original.

Para tal efecto, de acuerdo a lo que se indique en la declaración de interés, deberán acompañar: (i) la solicitud de expresión de interés respecto del mismo proyecto de inversión o uno alternativo de acuerdo al modelo que será incluido en aquélla, (ii) la carta fianza correspondiente y (iii) de ser el caso, la documentación adicional exigida por el OPIP.

18.2 En caso que en el plazo previsto en el Artículo 16° del Decreto Legislativo N° 1012, concurren interesados que cumplan con presentar la documentación exigida en el presente reglamento, se procederá de la siguiente manera:

a) Concurrencia de tres o más interesados adicionales al titular de la iniciativa

En caso concurren tres o más interesados adicionales al titular de la iniciativa, el OPIP optará por la Licitación Pública Especial o promoverá un Concurso de Proyectos Integrales, efectuando una convocatoria entre los terceros interesados y el proponente.

El proceso de selección se efectuará de acuerdo a lo establecido en las bases correspondientes y en las normas aplicables, devolviéndose la carta fianza entregada por el Titular de la Iniciativa Privada.

b) En caso de concurrencia de uno o dos interesados adicionales al titular de la Iniciativa

En caso concurren uno o dos interesados adicionales al titular de la iniciativa, el OPIP optará por realizar una Oferta Pública en la que participarán el titular de la iniciativa y los interesados que hubieran expresado su interés y presentado la fianza correspondiente.

La Oferta Pública se regirá exclusivamente por las bases, las mismas que incluirán la información publicada en la declaración de interés y las condiciones administrativas correspondientes.

18.3 En el caso la iniciativa privada se encuentre en evaluación y el OPIP verifique que se ha producido la admisión a trámite de una o más iniciativas privadas referidas:

#### **a) Al mismo proyecto de Inversión**

El OPIP continuará con la tramitación de la primera iniciativa privada admitida a trámite. En caso ésta fuera declarada de interés, se sujetará a lo dispuesto en el numeral 17.6 del presente Artículo y de existir terceros interesados, el OPIP optará por la licitación pública especial, concurso de proyectos Integrales, o mecanismo de oferta pública efectuando una convocatoria entre los terceros interesados y el proponente de acuerdo a lo establecido en el numeral 18.2 del presente Reglamento, devolviéndose la carta fianza entregada por el titular de la Iniciativa Privada.

La evaluación de la segunda iniciativa admitida a trámite quedará suspendida hasta que se resuelva la declaratoria de interés o el rechazo de la primera iniciativa admitida a trámite. En caso la primera iniciativa privada no fuera declarada de interés, se procederá a evaluar la siguiente iniciativa privada presentada y así sucesivamente.

#### **b) A un proyecto de Inversión, que el OPIP considere alternativo al de la Iniciativa privada en evaluación**

Se dará preferencia a aquella que, debidamente sustentada, ofrezca el proyecto que tenga mayor

rentabilidad social, lo cual será aprobado por el órgano máximo del OPIP. En los casos de iniciativas presentadas ante PROINVERSION, el otorgamiento de preferencia contará con la opinión previa del sector o sectores involucrados.

La declaración de preferencia del OPIP suspenderá la tramitación y/o evaluación de la iniciativa privada no preferida. Si el proyecto de inversión contenido en la iniciativa privada declarada preferente es convocado a proceso de selección mediante cualquiera de los mecanismos de oferta pública o se suscribe el contrato correspondiente en caso de adjudicación directa, la iniciativa privada suspendida será rechazada.

18.4 Para los efectos de la presente norma, se consideran proyectos alternativos aquellos que pretendiendo el uso de los mismos recursos, no se encuentran destinados al mismo objetivo. Los proyectos que se encuentran orientados al mismo objetivo, serán considerados como el mismo proyecto de inversión, aun cuando empleen tecnologías diferentes.

18.5 Para efectos del ejercicio del derecho a igualar a que se refiere el cuarto párrafo del Literal a) del Artículo 16 del Decreto Legislativo N° 1012, el titular de la Iniciativa deberá cumplir con los requisitos exigidos en las Bases, así como con haber presentado toda la documentación requerida en las mismas, a efectos de ser considerado un postor precalificado, así como una oferta técnica y económica válidas, según lo previsto en las bases correspondientes.

18.6 En caso que la buena pro para la ejecución del proyecto de inversión fuera otorgada al titular de una propuesta distinta a la del autor de la iniciativa privada, los gastos incurridos en la elaboración de la misma, serán reintegrados conforme a lo previsto en artículo 20 del presente Reglamento.

18.7 Para efectos de la admisión a trámite de una expresión de interés se acompañará, en calidad de garantía de seriedad de las mismas, una carta fianza bancaria que deberá ser solidaria, irrevocable, incondicionada, sin beneficio de excusión y de realización automática, a favor del OPIP ante el cual se presenta la nueva iniciativa o la expresión de interés. Para fijar el monto de esta fianza se deberá tomar en cuenta la inversión comprometida en el proyecto declarado de interés.

En los casos descritos en los párrafos anteriores, la carta fianza se ejecutará en caso que quien expresó el interés no suscribiese el respectivo contrato o no cumpla con presentar una oferta económica válida en el concurso público convocado, según sea el caso.

18.8 En caso de que publicada la declaración de interés, uno o más terceros interesados presentasen proyectos alternativos, el OPIP podrá rechazarlos salvo que determine que tienen un beneficio para la sociedad significativamente superior al de la iniciativa original. En este último caso, deberá convocar a Concurso de Proyectos Integrales considerándose en las bases un factor de adjudicación que garantice la competencia entre los distintos proyectos alternativos. En cualquier caso el reembolso de gastos a que se refiere el artículo 20 corresponderá al titular de la iniciativa original.

#### **Artículo 19°.- Adjudicación o concesión directa del proyecto de inversión**

En los supuestos en que resulte procedente la adjudicación y/o concesión directa resultarán de aplicación las siguientes disposiciones:

19.1 Tratándose de PROINVERSION, el acuerdo a que se refiere el Literal b) del Artículo 16 del Decreto Legislativo N° 1012 será aprobado por su Consejo Directivo. En el caso de los Gobiernos Regionales y Locales, dicho acuerdo será adoptado por el Consejo Regional o por el Consejo Municipal, según sea el caso.

19.2 El período de definición de la versión definitiva del contrato de participación de la inversión privada a suscribirse, no podrá exceder de treinta (30) días hábiles, contados a partir de la adopción del acuerdo referido en el numeral 19.1 precedente. Este plazo podrá ser ampliado hasta por quince (15) días hábiles adicionales.

19.3 La definición de la versión definitiva del contrato de participación de la inversión privada a que se refiere el numeral precedente, estará dirigida exclusivamente a la atención de aspectos no sustanciales, tendientes a posibilitar la ejecución del mismo, no pudiéndose modificar los elementos esenciales contenidos en la declaración de interés a que se refiere el quinto párrafo del Artículo 15 del Decreto Legislativo N° 1012.



19.4 Si la declaración jurada a que se hace referencia en el literal i) del numeral 15.2 del presente reglamento no resultara veraz en cualquier estado del procedimiento, el OPIP suspenderá el proceso y dejará sin efecto cualquier tipo de aprobación que se hubiera otorgado.

#### **Artículo 20°.- Reembolso de gastos**

20.1 Con relación al reembolso de los gastos en los que el autor de la iniciativa privada hubiera incurrido efectivamente en la elaboración de la correspondiente iniciativa, será de aplicación lo siguiente:

a) En la declaración de interés que expida el OPIP, se reconocerán los gastos que a criterio de dicho organismo sean razonables y se encuentren debidamente sustentados.

b) Las Bases de los Procedimientos de Selección, que se lleven a cabo para la aplicación de las modalidades de participación de la inversión privada a que se refiere el Artículo 6 de la Ley N° 28059, deberán establecer que los gastos incurridos en la elaboración de la iniciativa privada sean asumidos por el postor adjudicatario. El pago constituye un requisito que deberá cumplirse a más tardar en la fecha de cierre del contrato y como condición precedente para su vigencia, de conformidad con el cronograma establecido en las Bases del procedimiento de selección.

c) El reembolso no resultará procedente en los casos en que no se realice y/o concluya el proceso de selección por causa no imputable al OPIP.

d) El reembolso no resultará procedente en caso el titular de la iniciativa privada no presente una oferta económica válida en el Concurso correspondiente.

20.2 El monto total de los gastos a reintegrar no podrá exceder el 1% del valor total de la obra, y/o el valor referencial previsto para el procedimiento de selección en el caso de prestación de servicios públicos, salvo en el caso de los proyectos cuyo valor referencial de inversión no supere un monto equivalente a mil ciento veinte (1 120) Unidades Impositivas Tributarias (UIT) vigentes al momento de presentación de la iniciativa, en cuyo caso el límite será fijado previamente en el documento que apruebe la iniciativa, no pudiendo exceder del 5% del valor total de la obra y/o el valor referencial previsto para la prestación de servicios públicos.

#### **DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS**

**ÚNICA**.- A efecto de dar cumplimiento a lo dispuesto en la Tercera Disposición Complementaria Final del Decreto Legislativo N°1012 se dispone que la ejecución de la transferencia de las empresas que se encuentren en proceso de liquidación a cargo de las Juntas Liquidadoras encargadas de los procesos llevados adelante al amparo de lo establecido en el literal d) del Artículo 2° de la Ley de Promoción de la Inversión Privada de las Empresas del Estado - Decreto Legislativo N° 674, se sujetará a lo siguiente:

1. Publicada la Resolución Suprema que ratifica el Acuerdo del Consejo Directivo de PROINVERSION que excluye a las empresas en proceso de liquidación del ámbito del Decreto Legislativo N° 674 y cesa a los liquidadores designados, FONAFE procederá a efectuar las convocatorias a Junta General de Accionistas para cada una de las referidas empresas a efecto de ratificar el dar por concluida la designación de los miembros de las Juntas Liquidadoras, acordar la designación de los nuevos liquidadores y otorgar los poderes correspondientes, conforme a lo establecido en la Ley General de Sociedades y las Directivas de FONAFE.

2. La transferencia de régimen de liquidación aplicable se formalizará con la firma del Acta que deberán suscribir los ex miembros de las Juntas Liquidadoras con él o los Liquidadores designados por FONAFE, la que contendrá la información y documentación necesaria para facilitar la continuidad de las operaciones de liquidación, bajo el nuevo marco legal aplicable.

3. El o los Liquidadores de las Empresas en Liquidación, esta (n) obligados a brindar todas las facilidades a los ex miembros de las Juntas Liquidadoras y/o a los Responsables designados para que cumplan con lo siguiente:

3.1 Elaborar y presentar a PROINVERSION el Libro Blanco y su Acervo Documentario correspondiente, de conformidad con lo establecido en el Manual de Procedimiento Interno para la elaboración y entrega del Libro Blanco y su Acervo Documentario N° 05/2003/DE de fecha 14 de diciembre del 2005 y sus modificatorias, si éstas se producen.

3.2 Entregar a las Entidades y/o Autoridades correspondientes los Informes Final, de Gestión y otros a los que estuvieron legalmente obligados los ex - liquidadores que integran cada una de las Juntas Liquidadoras.

#### **DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS DEROGATORIAS**

**PRIMERA**.- Deróguese la Resolución Ministerial N° 496-2007-EF-75 que Dicta disposiciones sobre la cuantificación y registro de los pasivos firmes y contingentes cuantificables, así como de los ingresos que se derivan de los contratos suscritos en el marco de los procesos de promoción de la inversión privada y concesiones.

288049-1