



# Procedimiento Simplificado

A partir del: 1 de febrero de 2006\*

PR-3018

22 de diciembre de 2005

Original: español

**Al:** Directorio Ejecutivo

**Del:** Secretario

**Asunto:** Perú. Propuesta de garantía para el programa de garantías Ramal Norte del Amazonas IIRSA

**Información básica:**

Prestatario	.....	República del Perú
Monto	.....	hasta US\$60.000.000
Fuente	.....	Facilidad Unimonetaria del Capital Ordinario

**Consultas a:** Señora Claudia Stevenson (extensión 2383)

**Observaciones:** Esta operación está incluida en la actualización de la estrategia de país, aprobada por el Directorio Ejecutivo el 22 de junio de 2005 (documento GN-2257-10), y su monto no supera el límite establecido para países del Grupo B.

**Referencias:** GN-1838-1(7/94), DR-398-5(5/03)

**Otra distribución:** Representante en Perú

---

\* Esta fecha se ajusta a lo anunciado en el documento CS-3620 relativo a la suspensión de plazos para la distribución de documentos durante los recesos del Directorio Ejecutivo.

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

**PERU**

**PROGRAMA DE GARANTÍAS RAMAL NORTE DEL AMAZONAS  
IIRSA**

**(PE-L1010)**

**PROPUESTA DE GARANTIA**

Este documento fue preparado por el equipo de proyecto integrado por: Claudia Stevenson (RE3/FI3) Jefe; Margaret Walsh (RE3/FI3) responsable de la estructuración de la garantía; José Manuel Cabral (RE3/FI3), Juan Carlos Pérez-Segnini, Gerónimo Frigerio (LEG); Juan Manuel Leño (COF/CPE), Gustavo Guerra-García (consultor) e Isabel Cardona (FI3/RE3).

## INDICE

I.	MARCO DE REFERENCIA .....	2
A.	Marco socioeconómico.....	2
B.	Marco Institucional y Regulatorio.....	2
C.	El Proceso de Participación Privada en Infraestructura y la Iniciativa IIRSA ..	3
D.	Estrategia y experiencia del Banco y otros donantes .....	4
E.	Estrategia del programa.....	5
F.	Coordinación con otras instituciones.....	5
II.	EL PROGRAMA .....	6
A.	Objetivos y descripción .....	6
B.	Costo y Financiamiento.....	15
III.	EJECUCIÓN DEL PROGRAMA .....	16
A.	Contratante/ Prestatario y Organismo Ejecutor.....	16
B.	Ejecución y Administración del Programa.....	16
C.	Condiciones previas al desembolso de la garantía .....	17
D.	Contrato de Fideicomiso.....	17
E.	Selección del Concesionario.....	18
F.	Período de ejecución y calendario de vigencia de la garantía .....	18
G.	Seguimiento y evaluación.....	19
H.	Auditorías.....	19
I.	Evaluación Final.....	20
IV.	VIABILIDAD Y RIESGOS .....	21
A.	Viabilidad institucional .....	21
B.	Viabilidad socioeconómica .....	22
C.	Viabilidad financiera .....	24
D.	Viabilidad Técnica.....	24
E.	Impacto ambiental .....	25
F.	Beneficios.....	29
G.	Riesgos .....	30

**ANEXO I:** Marco Lógico

**ANEXO II:** Nota Técnica

**APÉNDICE:** RESOLUCIÓN

Referencias electrónicas	
Datos básicos socioeconómicos	<a href="#">Datos básicos socioeconómicos</a>
Cartera en ejecución & Préstamos aprobados	<a href="#">Cartera en ejecución &amp; Préstamos aprobados</a>
Programa tentativo de préstamos	<a href="#">Programa tentativo de préstamos</a>
Información disponible en los archivos de RE3/FI3	<a href="#">IDBDOCS-#486942-Project Report Información disponible</a>
Anexo 3 PPMR	<a href="#">IDBDOCS-#649901-PPMR Perú L1010</a>

## SIGLAS Y ABREVIATURAS

APP	Asociaciones Público – Privadas
BID	Banco Interamericano de Desarrollo
BM	Banco Mundial
CAF	Corporación Andina de Fomento
CAO	Certificados de Aceptación de Obra
CPAR	Country Procurement Assesment Review
DDV	Derecho de Vía
DGASA	Dirección General de Asuntos Ambientales
EAE	Evaluación Ambiental Estratégica
EIA	Evaluación de Impacto Ambiental
EID	Ejes de Integración y Desarrollo
FMI	Fondo Monetario Internacional
GdP	Gobierno de Perú
IIRSA	Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana
INRENA	Instituto Nacional de Recursos Naturales
IRI	Indice de Rugosidad Internacional
MEF	Ministerio de Economía y Finanzas
MEM	Ministerio de Minas y Energía
MTC	Ministerio de Transportes y Comunicaciones
OSITRAN	Organismo Supervisor de la Inversión en la Infraestructura de Transportes de Uso Público
PAMAP	Pago Por Mantenimiento Periódico
PAMO	Pago Anual por Mantenimiento de Obras
PAO	Pago Anual por Obras
PIB	Producto Interno Bruto
PIC	Public Information Center
PMA	Plan de Manejo Ambiental
PROINVERSION	Agencia para la Promoción de la Inversión Privada
SNIP	Sistema Nacional de Inversión Pública
UNCITRAL	United Nations Commision for Trade Law
USAID	United States Agency for International Development



## **I. MARCO DE REFERENCIA**

### **A. Marco socioeconómico**

- 1.1 La economía peruana creció 4.6% durante el 2004, superando las expectativas de inicio del año. Este resultado se obtuvo gracias a condiciones externas favorables y a la estabilidad macroeconómica alcanzada en los últimos años. Los componentes más dinámicos de esta expansión han sido las exportaciones y la inversión privada, con tasas de crecimiento de 12.5% y 8.7% respectivamente. El crecimiento de la inversión privada se ha sustentado en el sector minería e hidrocarburos, dentro de los cuales resalta el proyecto de Gas de Camisea. No obstante su buen desempeño, la economía peruana tiene elementos de vulnerabilidad como son: i) el alto nivel de deuda externa del sector público, así como su riesgo cambiario y de refinanciación, y ii) la presencia de desbalances entre los activos corrientes denominados en soles y los pasivos denominados en dólares, en condiciones de alta dolarización del sistema financiero. El 9 de Junio de 2004, el FMI aprobó un nuevo acuerdo *Stand – By* por la suma de US \$422.8 millones. El programa con el FMI incluye reformas estructurales para promover la inversión privada, mejorar la administración pública, reformar el sistema preferencial de pensiones del sector público, fortalecer el marco legal para la descentralización y reducir los riesgos de la dolarización del sistema financiero.
- 1.2 Perú se encuentra rezagado en materia de infraestructura frente a otros países de similares niveles de desarrollo. De acuerdo a los resultados del Informe de Competitividad Global 2002, la calidad general de la infraestructura recibió una calificación de 3.2 en una escala de 1 a 7, con lo cual Perú ocupó el puesto 56 de 75 países. Los indicadores los sectores de infraestructura productiva sugieren que el Perú aún tiene un camino significativo por recorrer en el desarrollo o de su infraestructura productiva y en la calidad de la provisión de los servicios relacionados. El estado de la infraestructura económica es un obstáculo para la competitividad en Perú. La inversión pública en infraestructura económica en Perú ha sufrido reducciones significativas en los últimos años, como consecuencia de las limitaciones fiscales, pasando de US\$762 millones en 1998 a US\$384 millones en 2002, con una reducción de casi el 50%. La mayor parte de ésta contracción se concentra en el sector transporte, en particular en carreteras en donde pasó de US\$481 millones en 1998 a US\$216 millones en 2002.

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

- 1.3 La Ley de Promoción de la Inversión Privada en Obras Públicas de Infraestructura y Servicios Públicos de 1996 define el esquema institucional y regulatorio de las concesiones en infraestructura. La institución encargada del establecimiento de políticas sectoriales, relacionadas con la inversión privada en materia de transporte es el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), encargado de planificar y coordinar y evaluar las políticas de transportes y de establecer los lineamientos de política de participación privada en los sectores carretero, aéreo y

portuario. El MTC realiza los estudios de prefactibilidad, factibilidad, ingeniería y sociales y ambientales relevantes, y determina los proyectos relevantes a ser realizados por inversión privada.

- 1.4 La autoridad encargada del establecimiento de las políticas de participación privada en infraestructura y la preparación, promoción y adjudicación de proyectos con participación privada es PROINVERSION<sup>1</sup>. El MTC encargó a PROINVERSION la promoción del proyecto Ramal Norte del Amazonas IIRSA. PROINVERSION, una vez realizados los análisis pertinentes, incorporó, previa disposición del Consejo Directivo, la solicitud dentro del Plan de Promoción de la inversión privada y se encargó del proceso licitatorio.
- 1.5 Las acciones de supervisión de los contratos de concesiones son responsabilidad del Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transportes de Uso Público (OSITRAN), que se encarga de monitorear el cumplimiento del contrato.

#### **C. El Proceso de Participación Privada en Infraestructura y la Iniciativa IIRSA**

- 1.6 En la actualidad existen concesiones aeroportuarias, portuarias, ferroviarias y viales, así como empresas de prestación de servicios de energía y telecomunicaciones que operan bajo un marco privado. La primera concesión vial fue realizada en 1994, a través del MTC, la carretera Arequipa - Matarani para su rehabilitación, mantenimiento y explotación del peaje. Posteriormente, en 1997, el Estado impulsó un amplio programa que contempla 12 proyectos de redes viales, bajo la modalidad BOT, y adjudicó la concesión de la Red Vial No. 5, en el año 2003, que comprende el tramo Lima – Pativilca, con una inversión esperada de US\$60 millones. Esta última se encuentra en etapa de preconstrucción y cuenta con financiamiento parcial de la ventanilla del sector privado del BID (PE-0235) En 2005, adjudicó la concesión de la Red vial No. 6 que se encuentra en etapa de preconstrucción.
- 1.7 El Ramal Norte del Amazonas es un proyecto estratégico del Eje del Amazonas, que está conformado por las potenciales conexiones este-oeste entre los países Andinos (Colombia, Ecuador y Perú) con Brasil a través de la culminación de tramos faltantes y el desarrollo de la navegación fluvial. Dentro de las conexiones entre los países andinos y Brasil, el Banco está apoyando las alternativas que tienen los menores impactos, como es el caso del Corredor Amazonas Norte en donde las acciones se concentran en el mejoramiento de una vía ya existente que lleva hacia una eventual conexión fluvial, promoviendo de esta manera soluciones de transporte que respondan de manera armónica a las características de la región.

---

<sup>1/</sup> PROINVERSION, es una entidad adscrita al MEF con autonomía presupuestal y administrativa y naturaleza jurídica que se rige bajo el derecho privado. El Consejo Directivo de PROINVERSION está conformado por ocho Ministros, , incluyendo el Ministro de Economía y Finanzas, quien lo preside.

## **D. Estrategia y experiencia del Banco y otros donantes**

### **1. Estrategia del Banco en el País**

- 1.8 La Estrategia del Banco con el Perú para el período 2002-2006 responde al desafío de lograr un crecimiento económico alto, sostenido, equitativo e inclusivo. Para responder a este desafío el Banco apoyará al gobierno en la consecución de tres objetivos: (i) elevar la productividad y competitividad de la economía, removiendo los obstáculos institucionales para aumentar la productividad y la inversión, al tiempo que se hacen inversiones estructurales en capital humano; (ii) mejorar la eficiencia de la política social, apoyando la implantación de medidas para mitigar la pobreza y proteger a los grupos vulnerables y (iii) crear un Estado moderno, descentralizado y eficiente.
- 1.9 Dentro de la estrategia, el objetivo de incrementar la competitividad y la productividad requiere acelerar el proceso de rehabilitación y ampliación de la infraestructura productiva (vías, puertos, aeropuertos, telecomunicaciones y energía), identificando la necesidad de encontrar una combinación óptima entre las acciones de inversión y mantenimiento que realiza el sector privado a través de privatizaciones, concesiones o contratos de administración. El Programa del Ramal Norte del Amazonas apoya el objetivo de incrementar la competitividad a través de una estrategia novedosa de participación del sector privado.

### **2. Estrategia del Banco en el sector**

- 1.10 La estrategia del Banco en el sector transporte apoya la competitividad mediante el desarrollo de la logística y regulación del transporte y tránsito terrestres, la participación del sector privado en la provisión de infraestructuras y servicios de transporte y el desarrollo del transporte público en zonas urbanas. En el sector vial, se busca actuar simultáneamente en las tres redes, especializar y definir claramente las atribuciones y competencias de las agencias responsables en la red en la que se desempeñan, y fortalecer la capacidad de gestión y planificación. El programa del ramal Norte del Amazonas apoya la inversión en la red troncal peruana, introduciendo elementos novedosos de financiamiento.

### **3. Experiencia del Banco y otros donantes**

- 1.11 El Programa de Reforma de Competitividad (LO-1503/OC-PE) se encuentra en ejecución y contempla el desarrollo e implementación de una política sectorial de transporte, que incentive la participación del sector privado, y que establezca las pautas relativas para que la gestión y las inversiones del sector privado puedan mejorar el estado de la infraestructura, sus servicios asociados y la calidad y el mantenimiento de las operaciones. El Programa de Rehabilitación y Mejoramiento de Carreteras (LO-1150/OC-PE) se encuentra en ejecución. Sus objetivos son i) desarrollar una extensa región de la sierra peruana al vincularla con la economía costera; ii) mejorar los esquemas de programación e inversión; iii) promover la participación del sector privado a través de concesiones viales; y



iv) mejorar la capacidad de gestión del MTC.

- 1.12 El Banco esta apoyando a PROINVERSION en la puesta en marcha de proyectos de concesiones de infraestructura que tengan una preparación integral, Programa de Apoyo a las Transacciones (PE-L-1004), que apoyará a PROINVERSION con recursos para realizar los estudios técnicos, económicos, financieros y legales requeridos para estructurar este tipo de proyectos. Por otro lado, el Banco se encuentra desarrollando una cooperación técnica con el FOMIN con el fin de apoyar a PROINVERSION y a OSITRAN en temas de fortalecimiento institucional para APPs. El Banco también ha apoyado a los inversionistas privados en los procesos de concesión, a través de PRI en la construcción de la concesión de la Red Eléctrica del Sur -REDESUR, la línea Mantaro - Socabaya a través de un crédito tipo A (PE-210), un crédito a la Transportadora de Gas del Perú (PE-0222), una garantía a Graña y Montero (PE-0216) y un crédito a la concesión de la Red Vial No. 5 (PE0235). Las lecciones aprendidas de estas operaciones refuerzan la necesidad de contar con estudios sólidos que permitan una adecuada distribución de riesgos, y en particular un estudio detallado de la problemática del derecho de vía.

#### **E. Estrategia del programa**

- 1.13 El GdP tiene grandes requerimientos de inversión en infraestructura de transporte bajo un contexto de restricciones fiscales. La estrategia del Banco en el Programa busca apoyar al GdP en incrementar su inversión en infraestructura, incorporando agentes privados en la inversión, ejecución, operación y mantenimiento bajo condiciones de eficiencia e innovación tecnológica y el financiamiento de proyectos estratégicos de integración dentro de la Iniciativa IIRSA. El apoyo de esta operación permitirá incorporar nuevos desarrollos productivos a la economía a través de la reducción de costos de transporte y establecer los mecanismos para garantizar el mantenimiento y la operación bajo estándares de nivel de servicio, de un corredor de 900 kms por un período de 25 años. A la vez, al disminuir la percepción de riesgo de pago de compromisos del GdP, sirve para mejorar el riesgo crediticio del Programa.

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

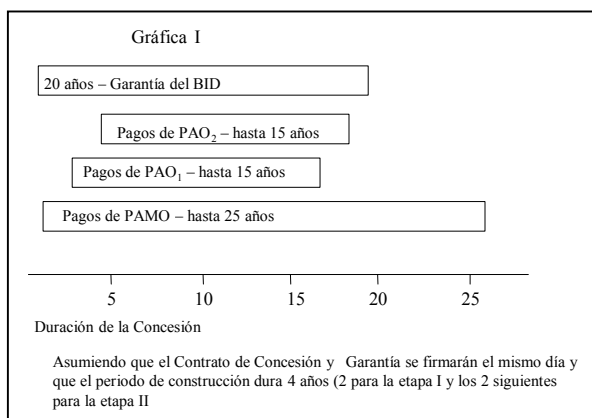
- 1.14 PROINVERSION tiene un convenio con USAID, bajo el cual USAID financió los estudios financieros, legales, ambientales y económicos del proyecto. El equipo de proyecto mantuvo una estrecha coordinación con USAID. Este programa complementa las acciones que el Banco Mundial y la CAF se encuentran realizando proyectos para promover la inversión privada en proyectos de infraestructura a través del otorgamiento de garantías. La garantía del BID da complementa al crédito de enlace que la CAF ha aprobado al Concesionario. La Línea de la CAF provee financiamiento durante la etapa de construcción mientras que la Garantía del Banco sirve como un mejoramiento crediticio durante la etapa post-construcción. La combinación de las dos abre la posibilidad de atraer recursos al programa de fuentes domésticas y/o internacionales.

## II. EL PROGRAMA

### A. Objetivos y descripción

2.1 El objetivo del programa es apoyar al GdP a desarrollar proyectos de infraestructura con esquemas de financiación novedosa, a través del apoyo al Proyecto del Ramal Norte del Amazonas, mediante el otorgamiento de una garantía sobre los compromisos de pago del GdP al Concesionario, para la ejecución del proyecto de rehabilitación y mejoramiento vial en una red de 960 km (Ramal Norte del Amazonas). La garantía parcial de crédito emitida en respaldo de los compromisos que el GdP asume frente al Concesionario y que consisten en pagos anuales diferidos en un periodo de 15 años una vez finalizada la construcción de la obra.

2.2 El Concesionario es responsable de la construcción, operación y mantenimiento de las obras como también la obtención del financiamiento necesario para las mismas. El Concesionario recuperará su inversión por medio de los pagos anuales por obras (PAO) a ser realizado por el GdP. El PAO es una cuota anual que asciende a la suma de US\$ 29.5 millones con una duración de quince (15) años a partir de la fecha de aceptación por parte del GdP de la obra presentada por el Concesionario. La gráfica I ilustra los flujos referidos. El GdP se compromete con el Concesionario a garantizar unos pagos anuales por mantenimiento de obras (PAMO) que complementa el flujo de caja que se genera por cobro de peaje.



2.3 Para estimular la participación de Concesionarios privados y garantizar una adecuada financiación de las obras a ser realizadas, el GdP ha solicitado que el Banco le otorgue una garantía parcial de crédito por un plazo de hasta 20 años, para garantizar parcialmente el cumplimiento oportuno de las obligaciones de PAO que corresponderán al GdP según lo previsto en el respectivo Contrato de Concesión.

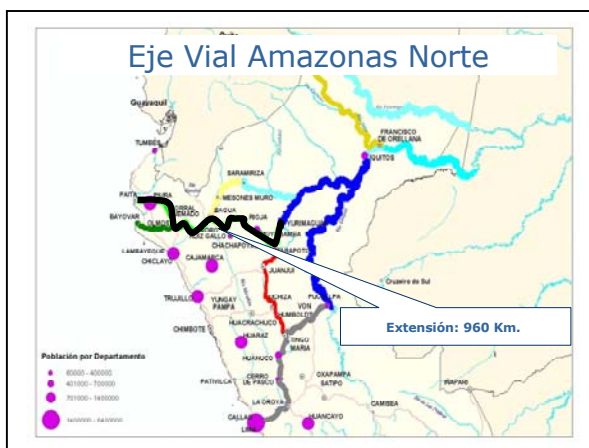
2.4 La presente operación se enmarca dentro de los objetivos de la política de garantías aprobada por el Directorio Ejecutivo según documentos: GN-1858-2 del 31 de julio, 1995; GN-2196-1 de abril, 2002; FN-508 de agosto, 1995; FN-568-3 de Agosto de 2003 y GN-2311 de Mayo, 2004.

- 2.5 De conformidad con lo previsto en la GN-1858-2, la presente garantía se otorgará una contra garantía del GdP, que consistirá en documentar como préstamos del Banco contra la República del Perú cualquier desembolso que el Banco realice a consecuencia del siniestro de la garantía. Estos préstamos tendrán las mismas condiciones que los préstamos de Capital Ordinario, con las excepciones en cuanto a periodo de gracia y plazo (hasta el plazo remante de la garantía).

## 1. El Ramal Norte del Amazonas

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

- 2.7 Las obras consisten en mejoramiento y rehabilitación de tramos viales existentes, la protección de las obras realizadas a la fecha contra desastres naturales y construcción y rehabilitación de puentes, bajo la modalidad APP. El corredor se encuentra en la actualidad pavimentado en un 90%, pero requiere de labores de reparcheo y recuperación de la carpeta asfáltica y pavimentación del último tramo. Contempla obras de prevención contra desastres naturales, tales como alcantarillas, estabilización de taludes y obras de defensa, y la rehabilitación y construcción de puentes. El tramo mas crítico, se encuentra entre Tarapoto y Yurimaguas debido al estado de la capa de rodadura y de la banca.



- 2.8 El proyecto está dividido en 6 tramos, cada uno con una intervención definida: **1) Paita – Piura**: reconstrucción o refuerzo de todas las obras de drenaje de la zona, la construcción de cunetas de terraplén y obras de protección y estabilización de taludes; **2) Piura - Olmos**: rehabilitación y mejoramiento de puentes, construcción de obras de drenaje y obras de defensa ribereña, así como la construcción de dos puentes; **3) Olmos – Corral Quemado**: El MTC ha recientemente las obras de rehabilitación; **4) Corral Quemado – Rioja** Tratamiento de sectores críticos, rehabilitación y reconstrucción de pavimentos, obras de defensa ribereña y estabilización de taludes; **5) Rioja– Tarapoto**: Rehabilitación de sectores críticos, tratamiento de inestabilidad de taludes, socavaciones ribereñas, erosiones y reconstrucción de obras de arte y **6) Tarapoto – Yurimaguas**: Mejoramiento de la capa de rodadura y rehabilitación de la capa

de rodadura, mejoramiento del sistema de drenaje, reconstrucción de badenes, pontones y puentes.

- 2.9 La ejecución del proyecto se hará en dos etapas. La primera etapa corresponde a las obras entre Tarapoto y Yurimaguas, que se realizarían durante el Año 1 y 2 de la concesión. La segunda etapa corresponde a las obras entre Olmos – Piura – Paita, que se iniciarían en el Año 3 de y deben culminar en el Año 4 . Una vez culminada la construcción de cada etapa, el GdP realizará, con recursos presupuestales asignados al MTC, unos pagos anuales por obras (PAO) y unos pagos anuales por mantenimiento de obras (PAMO), neto de recaudo del peaje. El proponente que ofreció la menor sumatoria de PAO y PAMO, descontados a la tasa del 10% fué el adjudicatario.

Cuadro II-1 Resumen de las Obras Propuestas					
Tramo	Longitud (km)	Inversión Básica <sup>2</sup> (US Millones)	Casetas de Peaje	Obra	Plazo de Ejecucion (año de la concesión)
Yurimaguas –Tarapoto	125.6 .00	72.17	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nueva unidad de peaje cuando el tráfico lo requiera y una vez finalizadas las obras de mejoramiento.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rehabilitación y mejoramiento.</li> <li>Mejoramientos puntuales de geometría</li> <li>Mejoramiento de la superficie de rodadura</li> </ul>	1 a 2
Tarapoto – Moyobamba - Rioja	135.0	23.53	<ul style="list-style-type: none"> <li>Unidad de Peaje Existente en Tabalosos.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Estabilización de taludes y protecciones ribereñas (Km 20 al Km 56).</li> <li>Rehabilitación zonas críticas (Km 93 al Km 103).</li> <li>Construcción de Obras de Drenaje</li> <li>Rehabilitación puentes Bolivia y Cumbaza.</li> </ul>	3 y 4
Rioja - Bagua Grande – Corral Quemado	274.6	21.58	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nueva unidad de Peaje en Aguas Claras.</li> <li>Nueva Unidad de Peaje en Pedro Ruiz, operativa una vez finalizadas las obras del tramo.</li> <li>Unidad de Peaje en Bagua</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Defensas ribereñas y estabilización de taludes (Km 252 al Km 352).</li> <li>Rehabilitación zonas críticas en tramo Naranjitos – Corontachaca (Km 259 al Km 299).</li> <li>Rehabilitación puentes Tingo y Oso Perdido</li> </ul>	3 y 4
Olmos Corral Quemado	193.6	0	<ul style="list-style-type: none"> <li>Unidad de Peaje en Olmos existente que desactiva</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Han sido rehabilitados por parte del MTC</li> </ul>	0
Olmos-Piura	170.0	71.88	<ul style="list-style-type: none"> <li>Unidad de Peaje en Chulucanas se desactiva y se ubica una caseta nueva en Cascajal.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rehabilitación.</li> <li>Mejoramiento de la superficie de rodadura para adecuarse a los niveles de servicio.</li> <li>Construcción de Puentes.</li> </ul>	3 y 4
Piura-Paita	58.7	20.77	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nueva Unidad de Peaje en Paita</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mejoramiento</li> </ul>	3 y 4
Total Obras	831.00	209.93		<ul style="list-style-type: none"> <li></li> </ul>	

<sup>2/</sup> Se toma como inversión referencial los montos de los estudios existentes, pero la inversion básica es la que corresponde a realizar para mantener los niveles de servicio. Los estudios existentes se consideran inversión referencial dado que el proponente tiene que realizar su propia propuesta técnica.

Cuadro II-1 Resumen de las Obras Propuestas					
Tramo	Longitud (km)	Inversión Básica <sup>2</sup> (US Millones)	Casetas de Peaje	Obra	Plazo de Ejecucion (año de la concesión)
Otras Inversiones		10.54		• Seguridad vial, servicios obligatorios, pagos por supervisión	
Total		220.47			

- 2.10 El Concesionario se encarga de operar y mantener el corredor en los niveles de servicio acordados en el Contrato de Concesión, para lo cual realizará el cobro de las tarifas de peaje correspondientes. El PAMO se cubre a través del recaudo de los peajes, y la diferencia negativa entre el PAMO solicitado por el Concesionario y los ingresos por peaje es pagada por el Gobierno al Concesionario. En caso de que el recaudo por peaje supere el monto solicitado por el Concesionario, el excedente recaudado revierte en un 80% para GdP y 20% para el Concesionario. Los costos de mantenimiento incluyen el costo directo, los gastos generales, la utilidad y el impuesto general a las ventas. Los costos operativos incluyen los costos relacionados con la gestión del mantenimiento vial, la provisión de los servicios obligatorios (estaciones de peaje, pesaje, sistemas de comunicación, atenciones a emergencias y accidentes), los costos de recaudación de peaje, los pagos al organismo regulador y los costos de garantías y seguros. El PAMO incluye una figura contable que permite acumular una reserva para el mantenimiento periódico de acuerdo con una programación propuesta por el Concesionario y aprobada por el concedente.
- 2.11 PROINVERSION entregó los expedientes técnicos de forma referencial, para incentivar innovaciones y optimizaciones técnicas y se puedan transferir los riesgos de manera eficaz. La licitación se realizó por medio de estándares de servicio mínimo y los diseños existentes fueron otorgados a los proponentes de manera referencial. Las alternativas tendrán niveles idénticos de seguridad vial, rugosidad, geometría y costos de operación vehicular, pero podrían presentar diferentes alternativas constructivas, de diseño de pavimentos y de mantenimiento. El Contrato de Concesión incorpora obligaciones análogas al cumplimiento de las políticas del Banco en temas socio-ambientales tanto para la etapa constructiva y como de operación.
- 2.12 El Concesionario tendrá la responsabilidad de identificar los temas críticos de seguridad vial y proponer actividades de mejoramiento de seguridad vial con el fin de reducir los accidentes y las fatalidades. El Concesionario, está obligado a presentar y llevar a cabo un Plan de Prevención de Riesgos para las etapas de rehabilitación, mejoramiento, conservación y explotación, en que se indican las medidas para prevenir los riesgos a los usuarios, a la comunidad, al medioambiente y a las obras.
- 2.13 En la actualidad existen cinco casetas de peaje operando y se colocarán tres casetas adicionales. Las nuevas estaciones de peaje se instalan de manera gradual entre el primer y quinto año de la concesión. Para el cálculo de la recaudación

anual, durante los dos primeros años de la concesión, mientras se ejecutan las obras de la primera etapa, el peaje será de US \$1.34 por cada eje equivalente<sup>3</sup> Una vez culminadas las obras de la primera etapa, la tarifa por eje equivalente de será US \$1.5 por vehículo-eje por cada 100 km, equivalente al promedio nacional. La tarifa, es la misma tarifa “objetivo” de l sistema de concesiones establecida en la política nacional. Las tarifas mantendrán su valor constante en dólares de los Estados Unidos de América, con lo que serán ajustadas en los casos en que haya variaciones en el valor de la moneda peruana.

- 2.14 Una vez se encuentren en operación la totalidad de las casetas de peaje, la recaudación proyectada se encuentra alrededor de los US\$8 millones anuales, incrementándose a US\$14 millones anuales hacia el final de la concesión. El valor anual equivalente del PAMO, teniendo en cuenta que varía anualmente de acuerdo a los requerimientos de mantenimiento periódico, se estima en US\$15.3 millones, con lo cual los recaudos de peaje cubren parcialmente los requerimientos de operación, mantenimiento rutinario y mantenimiento periódico.

## **2. Esquema de la Garantía**

- 2.15 La garantía de crédito parcial del Banco (US\$60 millones) garantizará, las obligaciones de Pago Anual de Obra (PAO) que corresponden al GdP conforme al Contrato de Concesión incluyendo el reconocimientos de las obras parciales en caso de terminación anticipada de la concesión<sup>4</sup>. La garantía cuenta con características de primera pérdida, continua, irrevocable y reinstalable.
- 2.16 El monto de la garantía fue determinado por el análisis hecho por Apoyo & Asociados Internacionales S.A.C., una empresa peruana afiliada con la empresa calificadora Fitch. Según el análisis de Apoyo, una garantía de US\$60 millones con una estructura sin amortización del monto resultaría en un aumento de dos niveles y cumpliría con los requisitos de los mercados de capital locales y extranjeros. Este monto de garantía introduce la posibilidad de que una emisión internacional supere la calificación soberana. Con esta calificación, los inversionistas internacionales podrían apoyar una emisión de bonos emitida por el Concesionario.
- 2.17 Cualquier nueva obra acordada posteriormente entre el Gobierno y el Concesionario o sobrecostos de obras no estarán amparadas por la cobertura de la garantía. Tampoco están amparadas por la garantía ninguna indemnización o pago no contemplado originalmente en la definición de PAO. La distribución de la garantía durante las etapas de construcción será flexible y será acordada entre el Concedente y el Concesionario. La cobertura de la garantía no podrá superar el 100% de la sumatoria de pagos de PAO remanentes.

---

<sup>3</sup> / Para tal efecto, los automóviles pagan peaje por un eje y los camiones de mas de dos ejes, pagan la tarifa por cada uno de los ejes. En Perú la mayoría de los camiones son de dos y tres ejes.

<sup>4</sup>/ A efectos de determinar el ámbito de cobertura de la garantía, el contrato de garantía establecerá una definición de PAO que coincida con la definición de PAO establecida originalmente en el Contrato de Concesión.

- 2.18 Los recursos para el pago del PAO provienen del presupuesto del MTC y serán asignados por el MEF en cada vigencia presupuestal. Un monto de hasta US \$29.5 millones fue aprobado por el Consejo de Ministros del MEF para el Pago Anual de Obras.
- 2.19 Conforme a lo previsto en la GN-1858-2, la garantía será respaldada por la contra garantía del GdP. Los desembolsos que el Banco efectúe al GdP a consecuencia del siniestro de la garantía se convertirán en préstamos a plazo, pagaderos al Banco que asumirá como obligación principal la República del Perú, conforme a las condiciones financieras de los préstamos de capital ordinario del Banco, con las siguientes salvedades: i) no tendrá periodo de gracia; ii) no devengará comisión de crédito; y iii) el plazo no supera el plazo remanente de la garantía. Se podrá prepagar anticipadamente la totalidad o una porción del desembolso dentro de los 30 días siguientes al mismo, en cuyo caso dichas cantidades revertirán al monto total de la garantía disponible. Desde el momento en que el desembolso de la garantía se haya realizado, se cobrarán intereses al GdP sobre los montos desembolsados, de acuerdo a las tasas de interés vigentes en la fecha.
- 2.20 El GdP deberá pagar la comisión de servicio, correspondiente a 0.25% p.a por semestre anticipado con el fin de mantener la garantía vigente. La garantía entrará en vigencia en el momento de suscripción del contrato de garantía, y se mantendrá disponible por un período de hasta 20 años. La garantía será ejecutable ante el retraso del GdP en la pago del PAO, una vez la terminación de las obras haya sido aceptada por el GdP conforme al Contrato de Concesión. De conformidad con lo previsto en la política CN-1858-2, sección 3.14, las garantías serán irrevocables y una vez se hagan efectivas, las mismas no podrán estipular condicionamientos de política. Para la efectividad de la garantía, conforme al Contrato de Concesión la aceptación de las obras por parte del GdP estará condicionada a la verificación del cumplimiento de los compromisos establecidos en el contrato de concesión en temas socio-ambientales para la etapa constructiva. Ante una terminación anticipada de la concesión, la garantía cubrirá el pago parcial de PAO correspondiente siempre que se hayan dado cumplimiento a los compromisos sociales y ambientales del Contrato de Concesión durante la etapa de construcción, habiendo sido éstas obras aceptadas por el concedente.
- 2.21 El GdP y el Concesionario establecerán un mecanismo de fideicomiso aceptable por el Banco. Las responsabilidades del fideicomiso incluyen, entre otras, las siguientes: a) notificación al Banco de la aceptación por parte del GdP de cada etapa de construcción; b) el recibo de los pagos de PAO y la distribución de estos fondos según los términos acordados con el Concesionario; c) notificación al Banco de incumplimiento del GdP con respecto a los pagos de PAO; d) el recibo de fondos desembolsados por el Banco según los términos de la garantía y la subsecuente distribución; y e) la notificación al Banco de un evento de terminación anticipada de la concesión.
- 2.22 En el momento en que la garantía se hiciera efectiva, en el evento de un atraso parcial o total de los compromisos de pago de PAO por el GdP, el monto

desembolsado por el Banco se convertirá en un crédito del Banco con la República del Perú, sin periodo de gracia y con las condiciones financieras de los préstamos de capital ordinario del Banco. El plazo para el repago de estos préstamos, en ningún caso podrá exceder el plazo de vigencia del Contrato de Garantía, será determinado en función del monto disponible de la Garantía, de acuerdo a las siguientes consideraciones: a) Cuando el monto disponible de la garantía sea mayor o igual a US\$45 millones, el periodo de amortización del préstamo será de 15 años; b) cuando el monto disponible de la Garantía sea menor a US \$45 millones pero mayor o igual a US \$30 millones, el periodo de amortización del préstamo será de diez años; y, c) cuando el monto disponible de la Garantía sea menor a US \$30 millones, el periodo de amortización del préstamo será de cinco años.

- 2.23 El monto desembolsado por el Banco se reducirá del monto disponible de la garantía. Sin embargo, el monto de la garantía sería reinstalado por el monto que el GdP prepague al Banco. La reinstalación de la garantía estará sujeta al prepago por parte del GdP en un plazo no mayor de 30 días para cada desembolso, contando a partir de la fecha en que el Banco haga el desembolso correspondiente.

### 3. Distribución de Riesgos del Proyecto

- 2.24 El Contrato de Concesión cuenta con elementos novedosos en su financiación y los principales riesgos son asumidos por las partes, de acuerdo a su capacidad de mitigación, teniendo en cuenta que es un proyecto de gran extensión en términos de longitud y plazo y que atraviesa por zonas complejas como son la costa, la sierra y la selva peruana que enfrentan climas difíciles, alto riesgo de pluviosidad y problemas geológicos y sísmicos.

Grafica II

Distribución de riesgos de la concesión Transamazónica Norte en Perú			
	Gobierno	Concesionario	Aseguradoras
Comercial (Tráfico)			
Ingeniería			
Zonas críticas			
Resto del trayecto			
Costos			
Hasta 5% anual real			
Mayor a 5% anual real			
Cronogramas de ejecución (lucro cesante)			
Nivel de servicio			
Financiación (tasa de interés)			
Hasta Libor < 5.4%			
Libor > 5.4%			
Liquidez			

**Riesgo de Construcción.** El Concesionario asume parte de los riesgos de diseño y construcción. El PAO se ajusta con una fórmula que captura las variaciones en inflación interna, tasa de cambio y el precio de los insumos (costo de mano de obra, asfalto, petróleo, maquinaria y equipo). El Concesionario debe seguir la propuesta técnica que realizó en su oferta con base en los estudios disponibles en el momento del concurso y atendiendo a las especificaciones del Anexo 9 del contrato. El Concesionario asume el riesgo de ingeniería y estabilidad de las obras y debe realizar la ingeniería de detalle dentro de los plazos estipulados en el contrato. El Concesionario asume el riesgo de lucro cesante, que en este caso es alto debido al alto nivel de pluviosidad de la zona. De igual manera, lluvias muy intensas afectan las estructuras construidas por el Concesionario, lo que activa las pólizas de seguro y los deducibles a cargo del contratista.

- 2.25 **Riesgo de Operación y Mantenimiento.** El Concesionario asumirá la operación



y mantenimiento comprometiéndose a mantener la carretera en los niveles de servicio preestablecidos durante los 25 años que dura la concesión. Por otro lado, los estándares de mantenimiento se deberán adaptar a las condiciones de cada uno de los tramos. El incumplimiento de los compromisos de operación y mantenimiento, incluyendo los estándares establecidos para la gestión ambiental del proyecto generan multas que reducen el pago de PAMO. El Contrato de Concesión crea un fondo, el CMAP, que obliga al Concesionario a acumular recursos para el mantenimiento periódico, con base en un programa propuesto por el Concesionario y aprobado por el concedente. Este fondo opera como un incentivo implícito para que el Concesionario realice las labores de mantenimiento periódico requeridas para mantener el corredor en óptimo estado.

- 2.26 **Riesgo de Financiación.** El riesgo de la financiación, así como las condiciones financieras asociadas son del Concesionario. Para mitigar éste riesgo, el GdP otorga una garantía parcial del BID sobre sus compromisos de PAO, mejorando el perfil financiero de la concesión. El contrato reduce el riesgo financiero al incluir una fórmula según la cual si el LIBOR supera el 5,4%, el concedente reconoce la diferencia sobre los saldos de la deuda.
- 2.27 **Riesgo de Terminación Anticipada.** Es asumido por las partes, de acuerdo a los diferentes tipos de eventos que puedan ocasionar la terminación. La garantía mitiga parcialmente el riesgo, dado que en caso de una culminación parcial de obras, los PAO podrán incluir reconocimientos por obras parciales en caso de terminación, previa aceptación de las obras por parte del GdP y cuantificación de los montos invertidos por parte del GdP. Los desincentivos a la terminación anticipada se reflejan en las multas y penalizaciones establecidas en el contrato en caso de terminación por incumplimiento del Concesionario, y en el reconocimiento parcial de la ejecución de las obras.
- 2.28 El contrato podrá terminar anticipadamente en caso de incumplimiento grave de las obligaciones del Concesionario y el concedente podrá hacer efectiva las garantías de Cumplimiento de las Obras o la Garantía de mantenimiento y operación, y podrá demandar por mayores perjuicios. El Contrato de Concesión podrá terminarse por incumplimiento del concedente el caso de que ocurran las causales de terminación definidas en el Contrato de Concesión y por mutuo acuerdo previa opinión técnica del regulador, en cuyo caso el mecanismo de liquidación se acordará entre las partes. Concesionario. En el caso de terminación anticipada antes de culminar las obras, el contrato contiene precios de obra referenciales que permitan al regulador valorar las obras ya realizadas. Para disminuir el riesgo de una controversia sobre el valor de las obras parciales, el GdP acordó aceptar y valorar las obras parciales cada vez que haya un hito acordado, documentando la aceptación de cada hito con un Certificado de Aceptación de Obra (CAO). En caso de una terminación anticipada los pagos de PAO se siguen haciendo anualmente por el valor acordado en caso de que las obras hayan culminado o por el valor equivalente al avance de obras certificado por el regulador.

- 2.29 **Riesgo Comercial.** El riesgo comercial del proyecto, reflejado en el tráfico que pagaría peaje está siendo asumido por el GdP, dado que el Concesionario en su oferta económica propone el monto de recursos anuales de mantenimiento que requiere para realizar las labores de operación y mantenimiento en el corredor, y la diferencia entre el PAMO y los ingresos por peaje, es asumida por el Gobierno. Si los ingresos recibidos efectivamente superan los requerimientos de PAMO, las partes comparten el superávit, 80% el GdP y 20% el Concesionario. OSITRAN realiza la supervisión de los recaudos de peaje a cuyo efecto encarga inspecciones y auditoría periódicas con firmas especializadas contratadas con recursos que el Concesionario tiene que proveer para tal fin.
- 2.30 **Riesgo de Desastres Naturales y Fenómeno del Niño.** Concesionario en tramos críticos desde el punto de vista geológico, el Concesionario puede proponer soluciones diferentes a las inicialmente previstas de tal forma que se asegura la estabilidad de la infraestructura. Si el concedente autoriza mayores obras, la responsabilidad del tramo recae sobre el Concesionario. En caso contrario, la responsabilidad de danos futuros recae sobre el concedente y las obras de reparación se tratan como obras accesorias. Para el tratamiento de los riesgos de desastres naturales, terremotos, inundaciones, lluvias, incendios, explosiones y otras catástrofes, el Concesionario está en la obligación de contratar una póliza de seguro contra todo riesgo que cubra el valor total de reposición a nuevo de los bienes y obras que son objeto del Contrato de Concesión y un seguro sobre bienes en operación que cubra como mínimo el 15% del valor de reposición de los bienes del área de concesión. El deducible del 2% es a cargo del Concesionario, con lo cual se genera el incentivo para que el Concesionario realice el mantenimiento y las acciones preventivas para evitar afectaciones en las obras. Cuando el valor de la reposición de las obras es mayor que el valor de la máxima pérdida probable, el GdP asume los costos de reconstrucción. La utilización de este tipo de póliza de seguros para obras civiles en construcción y en operación es una práctica corriente en el Perú para obras en regiones similares a las del proyecto, y estas son reaseguradas en el mercado exterior. Los costos de la póliza de seguro están incorporados en el modelo financiero de PROINVERSION.
- 2.31 **Riesgos Ambientales.** El Concesionario estará obligado contractualmente a mitigar los riesgos ambientales y sociales asociados de forma directa tanto a la etapa de construcción como a la etapa de operación y mantenimiento del proyecto. En cuanto al derecho de vía intervenido, su saneamiento a largo plazo es responsabilidad del GdP.
- 2.32 **Riesgo Macroeconómico.** El riesgo macroeconómico es asumido por el GdP al garantizar los pagos de los PAOS y PAMOs en dólares de los Estados Unidos de América e introduce fórmulas de actualización de precios respecto a los principales insumos.

## B. Costo y Financiamiento

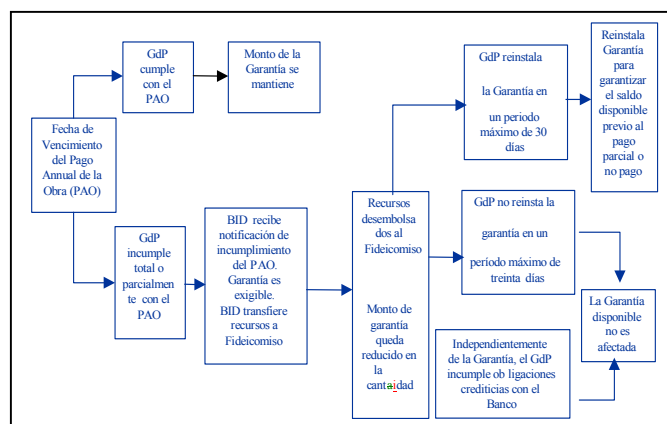
- 2.33 El monto de la garantía solicitada es de hasta US\$60 millones. El Monto referencial del costo del Programa se estima en hasta US\$218 millones, que serán financiados de la siguiente forma: a) **Etapas de Construcción:** Financiación del Concesionario por hasta US\$220 millones, provenientes de recursos de crédito y recursos propios. Una fuente de financiamiento disponible para el Concesionario es un crédito de enlace por parte de la CAF. El Concesionario tiene acceso a la línea durante la etapa de construcción. El monto de la línea es de US\$60 millones, revolviente con un plazo máximo de 3 años; y b) **Etapas de Operación:** Aportes del GdP en la forma de pagos de PAMO y explotación del peaje.

### 1. Condiciones de la Garantía:

- 2.34 Las condiciones financieras de la garantía han sido establecidas de acuerdo a los documentos FN-508 y FN-568-3 con relación a las comisiones que deben tener los instrumentos que se contempla la política de garantías establecida según documentos GN-1858-2 y GN-2196-1. Las obligaciones que surgen del contrato de garantía terminan a los 20 años de su firma. El Anexo II presenta en detalle las características del crédito de enlace y su relación con la Garantía.
- 2.35 La garantía se hará efectiva en el momento en que el GdP no realice los pagos convenidos al Concesionario. El Banco podrá reinstalar la garantía, una vez el GdP haya realizado los pagos correspondientes en los términos acordados. La opción de reinstalar la garantía deberá ser ejecutada en un plazo para cada desembolso no mayor a 30 días, contado a partir de la fecha en que el Banco haga el pago correspondiente. La garantía será reinstalada al Banco por el monto en que el Gobierno pague al Banco en virtud del último pago que el Banco haya realizado por concepto de la garantía.

Monto de la garantía:	hasta US\$60 millones
Comisión de Servicio:	25 pb p.a.
Inicio del cobro de la Comisión:	Desde la firma del contrato entre el MEF y el Banco
Plazo:	hasta 20 años
Respaldo:	contra garantía del GdP Perú

Gráfica III: Eventos que pueden presentarse durante la garantía

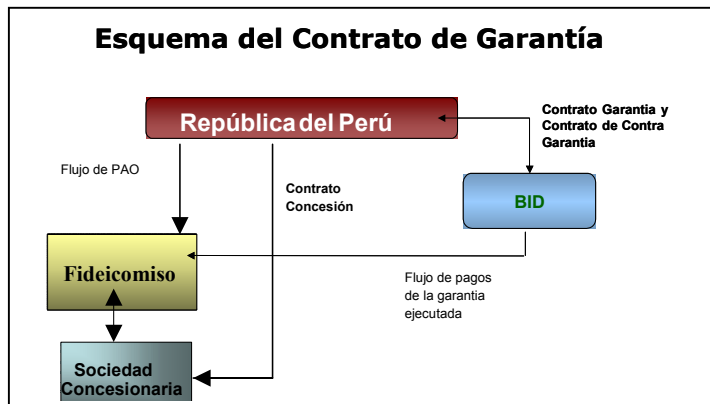


### III. EJECUCIÓN DEL PROGRAMA

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

3.1 El Contratante de la Garantía y potencial prestatario en caso del siniestro de la garantía, será la República de Perú. A estos efectos se suscribirá un contrato de garantía entre el Banco como Garante, la República del Perú como Contratante; y un convenio de contra garantía entre el Banco y la República del Perú. El Ministerio de Economía y Finanzas suscribirá estos instrumentos en representación de la República del Perú.

3.2 El Organismo Ejecutor será el Ministerio de Economía y Finanzas, responsable de incorporar los pagos previstos al Concesionario en los



respectivos presupuestos y establecer las instrucciones para notificar al Banco ante el siniestro de la garantía en el marco operativo del fideicomiso establecido para tal fin. En el momento que la garantía se hiciera efectiva, el monto desembolsado por el Banco se convertirá en un crédito a plazo en el cual el prestatario sería la República del Perú, a través del MEF.

#### B. Ejecución y Administración del Programa.

3.3 El MEF será el organismo ejecutor del programa y se encargará de administrar los pagos por Comisión de Servicio y de velar por la incorporación de los recursos del PAO en el fideicomiso designado para tal fin. La administración del proyecto correspondió, durante el proceso de estructuración, promoción y adjudicación de la concesión a PROINVERSION, con el apoyo técnico del MTC. La supervisión del proyecto corresponde a OSITRAN, quien es el organismo regulador encargado de la supervisión del cumplimiento de lo establecido en el Contrato de Concesión.

3.4 Como mecanismo de activación de la garantía, el MEF acordará con el Concesionario la constitución de un fideicomiso en donde asignará los montos del PAO a ser pagados al Concesionario por el GdP. Con el fin de que el mecanismo de activación sea un mecanismo ágil y confiable, el administrador del fideicomiso notificará al Banco en caso de que los recursos no fueran depositados por el GdP en las fechas acordadas contractualmente.

3.5 Las responsabilidades del Organismo Ejecutor, en cuanto a la administración financiera son las siguientes: 1) garantizar la existencia de un fideicomiso para la

administración de programa; 2) pagar la Comisión de Servicio de acuerdo a lo estipulado en el contrato de garantía; 3) incorporar los pagos por concepto de PAO al fideicomiso en el presupuesto del MTC y 4) incorporar los pagos por concepto de PAMO (en los casos en que el recaudo por peaje sea menor al PAMO) en el presupuesto del MTC.

## **C Condiciones previas al desembolso de la garantía**

- 3.6 Previa a la entrada en vigencia de la garantía, el ejecutor deberá demostrar a satisfacción del Banco que: a) se ha suscrito un Contrato de Concesión entre el Concedente y el Concesionario; y b) que se haya acordado con el Concesionario los términos principales para el establecimiento de un fideicomiso que administre y coordine el flujo de fondos del Programa. Como condición previa al desembolso de la garantía: a) el Concesionario deberá haber culminado a satisfacción del concedente las obras previstas para cada una de las etapas o hitos<sup>5</sup>, dando cumplimiento a los compromisos sociales y ambientales del contrato durante la etapa de construcción, habiendo sido éstas aceptadas por el concedente; b) evidencia de que el MTC ha avanzado en la implementación de los programas prioritarios de la EAE incluyendo la elaboración de un convenio con INRENA; c) PROINVERSION ha presentado una opinión legal indicando que durante el proceso de Licitación de la Concesión se cumplieron todos los procedimientos y requisitos previstos en la Legislación Peruana y que no ha surgido ninguna impugnación o reclamación legal respecto a dicha adjudicación; y d) evidencia de la subscripción y/o enmiendas del Contrato de Fideicomiso cuyo contenido deberá ser satisfactorio para el Banco, y que se hayan abierto las cuentas del fideicomiso. Ante una terminación anticipada de la concesión, la garantía cubrirá el pago parcial de PAO siempre que se hayan dado cumplimiento a las políticas sociales y ambientales del Banco durante la etapa de construcción, habiendo sido estas obras aceptadas por el concedente.
- 3.7 Los desembolsos de la garantía también estarán condicionados al cumplimiento de los siguientes requisitos: a) Que se mantenga en plena vigencia el Contrato de Fideicomiso; b) Que cualquier modificación del Contrato de Concesión que se relacione al PAO (montos y tiempos) y a las condiciones sociales y ambientales, cuente con la no objeción del Banco; c) que cualquier modificación del contrato de fideicomiso cuente con la no objeción del Banco; d) el pago de la Comisión de Servicio; e) la recepción de la notificación de desembolso y f) evidencia de acuerdo entre el Concedente y el Concesionario, respecto a la entrega, aceptación y valoración de las respectivas Obras Parciales.

## **D. Contrato de Fideicomiso**

- 3.8 El Contrato de Fideicomiso contiene las funciones, responsabilidades, mecanismos de coordinación y toma de decisiones de los organismos

---

<sup>5</sup> El GdP puede aceptar obras parciales cuando se haya dado cumplimiento a un hito del proyecto, a través de Certificados de Avance de Obras CAOS.

participantes y las instancias de coordinación de pagos del Programa. También delinea los mecanismos de notificación al Banco en caso de que el GdP no cumpla con los pagos de PAO.

## **E. Selección del Concesionario**

- 3.9 Conforme a lo previsto en la política de adquisiciones del Banco (documento GN 2349-4), cuando el Banco participa en el financiamiento de operaciones que involucran concesiones con el sector privado, bien sea préstamos o garantías, la selección del Concesionario deberá realizarse mediante licitación pública internacional según procedimientos que pueden ser acordados entre el Banco y el prestatario<sup>6</sup>. En el presente caso, el proceso de selección del Concesionario se realiza de acuerdo a los procedimientos de licitación pública internacional establecidos en la Ley de Concesiones del Perú, vigente desde 1996, que es de cumplimiento obligatorio para PROINVERISION y ha servido para adjudicar múltiples concesiones en Perú incluyendo los proyectos financiados por PRI<sup>7</sup>. Dicha ley está diseñada sobre el modelo UNCTRAL y aún cuando es mejorable<sup>8</sup> esta guarda correlación con los principios de economía y eficiencia que se incluyen en las políticas del Banco.
- 3.10 En Enero 2005 PROINVERSION incorporó en sus bases de licitación la posibilidad de contar con una garantía de una entidad multilateral, con el resultado de que se contó con nueve postores precalificados que cumplían con los requisitos de elegibilidad establecidos en las políticas de adquisición del Banco, respecto a Nacionalidad. Durante el proceso de licitación, que sufrió varias modificaciones en cuanto a la fecha de entrega de propuestas, las modificaciones a las bases y al modelo de contrato fueron publicadas en Internet. El proyecto fue adjudicado el pasado 5 de Mayo al consorcio CONCESIONARIA IIRSA NORTE S.A, compuesto por la constructora NORBERTO ODEBRECHT S.A. ( 49.8 %), la constructora ANDRADE GUTIERREZ S.A. SUCURSAL DEL PERU ( 40.0%) y GRAÑA Y MONTERO S.A.A. 10.2%.
- 3.11 Durante el proceso de precalificación y selección no hubo protestas o impugnaciones que tuvieran que ser resueltas por el Consejo Directivo de PROINVERSION.

## **F Período de ejecución y calendario de vigencia de la garantía**

- 3.12 La garantía entra en vigencia desde el momento de su suscripción. Las obligaciones del Banco que surgen del contrato de garantía terminan a los 20 años

---

<sup>6/</sup> Conforme a lo previsto en las mismas políticas, Sección 3.16, cuando el Banco participa en operaciones de garantía sólo corresponde asegurarse que las adquisiciones para el proyecto se efectúen conforme a principios de economía y eficiencia, procurando que los bienes y servicios a ser adquiridos sean de calidad compatible, se entreguen a tiempo y sus precios no afecten la viabilidad del proyecto.

<sup>7/</sup> PE0210 Red de Transmisión PREDESUR (1996), PE0235 Red Vial (2003), PE0216 Graña y Montero (2003) PE0222 Proyecto de Gas de Camisa (2003).

<sup>8/</sup> En el contexto del ejercicio CPAR Country Procurement Assessment Review que desarrollaron conjuntamente BID/BM se han formulado algunas observaciones para mejorar dicha Ley que serán parte del dialogo con el GdP.

de su firma. La ejecución de la garantía se materializa ante un evento de retraso de pago del PAO por parte del GdP. Los pagos por PAO cubiertos por la garantía pueden incluir el reconocimiento de avances parciales en caso de terminación anticipada del contrato.

## **G Seguimiento y evaluación**

- 3.13 La ejecución de las obras se realizará de acuerdo a la propuesta técnica presentada por el Concesionario. El Supervisor de obras, contratado por OSITRAN aprobará el proyecto definitivo de ingeniería de detalle, remitido por el Concesionario. Con una anticipación de 30 días al inicio de las obras, el Concesionario deberá presentar al regulador un Plan de Ejecución de Obras en la que se incluya el detalle de las obras a realizar y los tiempos de ejecución. El Contrato de Concesión define una serie de hitos en donde hace reconocimientos parciales de las obras realizadas, a través de Certificados de Avance de Obras (CAOS). Durante el periodo de construcción, el Equipo de proyecto llevará a cabo semestralmente al menos una misión de administración de proyecto, realizando seguimiento y analizando el avance en el Plan de Ejecución de Obras. El Concedente, en conjunto con el Supervisor se comprometerá a presentar semestralmente al Banco, un informe preparado por el Supervisor sobre el avance de las obras.
- 3.14 Una vez finalizados cada uno de los hitos durante la etapa de la construcción, el GdP notificará al Banco de su aceptación de la obra, a través de un Certificado de Avance de Obras (CAO) emitido por Comité de Recepción de Obras y el Regulador, OSITRAN. Este Certificado contemplará el cumplimiento de los estándares ambientales y sociales contenidos en el Contrato de Concesión, los cuales son consistentes con los estándares establecidos en las políticas del Banco. Durante el periodo de ejecución del proyecto, el GdP (a través de MTC y OSITRAN), deberá presentar al Banco anualmente un informe de cumplimiento de las obligaciones contractuales y del avance en el logro de los indicadores y metas del Proyecto presentados en el Anexo I (Marco Lógico).
- 3.15 Una vez iniciada la etapa de operación del proyecto y los pagos de PAO, el Organismo Ejecutor remitirá al Banco semestralmente un informe sobre los pagos efectuados por GdP al Concesionario y de los pagos de Comisión de Servicio. De igual forma, el equipo de proyecto revisará anualmente las partidas presupuestales asignadas al MTC y verificará la inclusión por parte del MEF de la partida presupuestal para pago de PAO.

## **H Auditorias**

- 3.16 El Banco se reserva el derecho de solicitar, en cualquier momento, durante la duración de la vigencia de la Garantía, informes sobre la utilización de los recursos de las cuentas relevantes del fideicomiso por auditores externos aceptables al Banco.

## I. Evaluación Final

- 3.17 Una evaluación final del programa se realizará finalizada la construcción del mismo, con la participación de PROINVERSION, MTC y OSITRAN. El Gobierno y el Banco han acordado la realización de una evaluación posterior del proyecto, en donde se confirmen los impactos identificados en el marco lógico. Por las características de los impactos, se considera que la evaluación se debe realizar después de cinco años de entrada en operación la vía. El Concesionario deberá recopilar y poner a disposición la información requerida, relacionada con indicadores de seguridad vial, transitabilidad, tiempos de viaje y estado de la vía, a solicitud de OSITRAN, y de acuerdo a lo estipulado en el contrato.
- 3.18 El Concesionario se encargará de recopilar la información correspondiente a la línea de base en el momento de recibir el Corredor y realizará levantamiento de información de manera semestral, la cual incluirá dentro de los reportes que debe suministrar al organismo regulador OSITRAN. Dentro del plazo acordado en el Contrato de Concesión, el Concesionario deberá recopilar y actualizar los valores de la línea de base que se incluyen en el cuadro III-1.

Cuadro III-1				
Indicador	Unidad	2005	2010	2012
<b>TODA</b>	<b>Veh/Día</b>			
Yurimaguas –Tarapoto	Veh/Día	293	478	511
Tarapoto –Puente Nieva	Veh/Día	1,318	1,731	1,846
Puente Nieva – Corral Quemado	Veh/Día	1,604	2,150	2,309
Corral Quemado – Olmos	Veh/Día	618	775	814
Olmos-Piura	Veh/Día	1,174	1,316	1,319
Piura-Paita	Veh/Día	1,172	1,279	1,269
<b>Costos de Operación (Total Anual)</b>				
Yurimaguas –Tarapoto	US\$	665,103	736,698	772,123
Tarapoto –Puente Nieva	US\$	52,258,255	61,113,341	65,497,900
Puente Nieva – Corral Quemado	US\$	21,918,141	22,805,453	24,981,152
Corral Quemado – Olmos	US\$	4,073,218	5,248,659	5,570,937
Olmos-Piura	US\$	12,754,487	14,349,989	14,465,805
Piura-Paita	US\$	13,258,078	14,284,200	14,502,702
<b>Tiempo de Viaje</b>	Minutos			
Olmos- Rioja – Tarapoto - Yurimaguas	Minutos	742.6	685.5	685.5
Olmos – Paita	Minutos	214.5	198	198
<b>Estado de la Vía</b>	IRI m/km	5.05	3.0	3.0
<b>Reducción de Accidentalidad <sup>(1)</sup></b>	Accidentes/mil lón veh-km	No disponible	No disponible	No disponible
<b>Transitabilidad <sup>(2)</sup></b> La información estará disponible dentro de los seis meses después de entrada en vigencia de la concesión	Numero de días sin transitabilidad/ Año	No disponible	No disponible	No disponible

(1), (2). Dentro de las obligaciones del Concesionario, éste debe levantar la Línea de Base del Corredor en cuanto a transitabilidad y seguridad y entregar informes periódicos al supervisor para efectos de evaluación. En la actualidad no existe información disponible en el corredor respecto a accidentalidad y transitabilidad en el corredor.



## IV. VIABILIDAD Y RIESGOS

### A. Viabilidad institucional

- 4.1 En la preparación y ejecución del programa intervienen diferentes instituciones, de acuerdo a la etapa en que se encuentre el proyecto, como se muestra en el Cuadro IV-1.

Cuadro IV-1 Responsabilidades de las entidades durante la preparación y ejecución del Programa				
<b>Estructuración del Corredor Ramal Norte del Amazonas</b>				
Definición de Estándares Técnicos y Viabilidad Económica	Decisión de llevar a cabo el proyecto por APP	Estructuración y Promoción del Proyecto	Evaluación y adjudicación	Seguimiento, supervisión
MTC MEF	MTC MEF PROINVERSION	PROINVERSION MTC (apoyo)	PROINVERSION MTC (apoyo)	OSITRAN MTC (apoyo)
<b>Garantía de Crédito Parcial</b>				
Definición del monto de la garantía	Firma contrato de garantía		Pago de PAO y Comisiones de Compromiso	
MEF	MEF		MEF, MTC	

- 4.2 PROINVERSION cuenta con experiencia en la estructuración, promoción y otorgamiento de proyectos de participación privada en infraestructura, y cuenta con experiencia en estructuración de concesiones viales recientes como es el caso de la Red Vial No. 5. Las lecciones aprendidas de los aspectos legales, técnicos y socio ambientales de la Red Vial No 5 se han recogido en el diseño del proyecto de concesión del Ramal Norte del Amazonas.
- 4.3 PROINVERSION cuenta con un equipo de alrededor de 120 personas, en su mayoría de nivel profesional y técnico que cuentan con la experiencia en estructuración de este tipo de proyectos desde el inicio de estos procesos. Asimismo, PROINVERSION cuenta con el apoyo técnico de USAID para este proyecto, a través del cual ha contratado una Banca de Inversión, la cual ha realizado los estudios técnicos, financieros, económicos y ambientales requeridos. Para la supervisión de las obras a ser realizadas, OSITRAN se encargará de velar por el cumplimiento de los términos técnicos, financieros y socio ambientales establecidos en el contrato. OSITRAN cuenta con experiencia en supervisión de concesiones en el sector transporte y en la actualidad se encuentra realizando la supervisión de dos concesiones viales, Ilo – Matarani y la Red Vial No. 5. El MTC es el encargado del establecimiento de los parámetros técnicos de la vía, incluyendo niveles de servicio y definición de las obras mínimas a ser realizadas

por el Concesionario. El MTC es el responsable de aprobar eventuales modificaciones técnicas en el alcance del proyecto.

- 4.4 PROINVERSION y OSITRAN cuentan con la capacidad institucional para llevar a cabo el proceso de estructuración, promoción y supervisión del proyecto, respectivamente. Sin embargo, para asumir el reto del manejo de los proyectos de APP que se tienen programados, el Banco se encuentra preparando una cooperación técnica con el FOMIN que promueve el fortalecimiento institucional de las instituciones en aspectos críticos de APP. En cuanto a la administración del contrato de garantía, se tiene previsto la utilización de un fideicomiso en el cual el GdP realiza los depósitos de PAO acordados y los pagos por comisión de garantía.

## **B. Viabilidad socioeconómica**

- 4.5 Las acciones del programa se traducirán en mejoras en los estándares de vida de la población del área de influencia del proyecto y a la contribución de la integración de regiones apartadas del Perú.
- 4.6 Cada uno de los tramos involucrados en el proyecto cuenta con una evaluación económica elaborada dentro de los estudios de ingeniería y que ha sido aprobada por el Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP). Adicionalmente, PROINVERSION realizó una evaluación económica de la concesión del corredor en su totalidad. Esta evaluación económica incluye un análisis para cada tramo y una análisis comprehensivo de todo el corredor en su conjunto. La evaluación económica arrojó valores positivos del 14.2% para las obras a realizar en todo el corredor y sensibilidades del orden del 20% en los principales parámetros mantienen el valor positivo de la inversión.
- 4.7 Para el cálculo del tráfico generado, se tomaron en cuenta los impactos de las nuevas vías que se encuentran en construcción y que serían alimentadoras del corredor, el impacto en el tráfico por mejoramiento de especificaciones, y el impacto por la generación de tráfico internacional. La evaluación económica recopila una serie de estudios de tráfico y de demanda, y realiza un análisis del tráfico internacional con Manaus al permitir la integración transversal entre ciudades de selva (Iquitos y Yurimaguas) con ciudades de Sierra y Costa; y el comercio internacional generado por la conexión Tarapoto – Loja – Cuenca.
- 4.8 Los supuestos de crecimiento del PIB regional, que sirven como base para las proyecciones de tráfico, oscilan entre el 4.44% y 3.29%, utilizando el 3.7% como escenario neutro. El rango de elasticidades oscila entre 0.6 y 1.9 dependiendo de tipo de vehículo. Con estas bases, las proyecciones de tráfico se realizaron con parámetros que variaron desde el 3.1% para el escenario pesimista hasta el 5.05% para el escenario optimista, y la base para el escenario neutro fue de 4.1%. Para la estimación del tráfico generado, se trabajó bajo el supuesto de que el 33% del tráfico generado por las nueva vías alimentadoras se traslada al corredor y se incorpora en la fecha prevista de terminación de las obras, entre el año 2006 y

2013. Para el caso del tráfico generado internacional, estos tráficos se hacen tangibles a partir del año 2008 para el tráfico con Ecuador y a partir del año 2013 para el tráfico con Brasil. En el escenario de base, se esperan alrededor de 45 camiones por día para el tráfico con Ecuador y 9 camiones por día para el tráfico con Brasil. El cuadro IV-2 resume los principales supuestos.

Cuadro IV-2			
	Escenario Neutro	Escenario Alto	Escenario Bajo
Crecimiento del PIB Regional (Promedio Anual %)	3.70	4.44	3.29
Crecimiento del Tráfico Inercial (Vehículos Ligeros %)	4.17	5.05	3.10
Tráfico Internacional con Ecuador (Camiones Generados Día) Año del Efecto 2008	9.00	18.00	2.00
Tráfico Internacional con Brasil (Camiones Generados Día) Año del Efecto 2013	45.00	68.00	9.00
Tráfico Generado Local	33% del tráfico generado de las rutas alimentadoras que serán culminadas durante el periodo de la concesión		
	Vehículos Ligeros	Buses	Vehículos Pesados
Elasticidad Base (Relación PIB/tasa de crecimiento)	1.6	0.8	1.8

- 4.9 Los beneficios por ahorros en costos operativos para vehículos de carga y pasajeros y tiempos de viaje se realizaron utilizando el modelo HDM - III. Los costos incluyen las inversiones a realizar para las obras de mejoramiento de la infraestructura ya construida y los costos de mantenimiento en las situaciones con y sin proyecto. Adicionalmente, se incorporan los costos que obedecen a programas de mitigación y prevención ambiental, entre otros, los cuales serán llevados a cabo por el Concesionario. Por otro lado, se incorporan los costos ambientales que serían asumidos por el Estado Peruano, correspondientes a las intervenciones a ser realizadas por las entidades públicas como parte del desarrollo de la Evaluación Ambiental Estratégica. Como beneficios indirectos, se cuantificaron los beneficios de contar con menores inversiones en el futuro al contar con mejores sistemas de defensas ribereñas y menores pérdidas por cierre de la carretera.
- 4.10 La evaluación económica arroja un resultado positivo del 14.2% para el escenario neutro y 12% para el escenario bajo, como se muestra en el cuadro IV-3. Cada tramo en particular cuenta con rentabilidades diferentes e intervenciones diferentes que agregan a la conformación de un corredor homogéneo<sup>9</sup>. ([Link 1](#)). Dadas las complejidades de las contingencias técnicas del proyecto, y dado que la mayoría de las contingencias fueron incorporadas dentro del presupuesto referencial del proyecto, se realizó un análisis y valoración de los riesgos, y se efectuaron corridas adicionales bajo escenarios de contingencias altos y bajos.

<sup>9/</sup> Dentro del análisis de los tramos del corredor, existen dos tramos con retornos inferiores al 12% (Olmos Piura y Piura Paita con VANs de US \$-12.10 millones y - US \$11.53 millones respectivamente). Las intervenciones en estos tramos corresponden en su mayoría a obras de estabilización de taludes, obras de defensa ribereña y actividades de rehabilitación enfocadas a la protección de las obras existentes, cuyos beneficios no son capturados por los modelos de ahorros en costos de operación del tráfico tradicionales.

([Link 2](#)). Los escenarios de contingencias altas y bajas fueron realizados con la metodología de valoración de riesgo con equivalente de certeza.<sup>10</sup>

Cuadro IV-3 Evaluación Económica del Programa			
	Escenario Neutro	Escenario Alto	Escenario Bajo
Valor Presente Neto (US Millones)	31.8	64.42	-0.54
Tasa Interna de Retorno (%)	14.2%	16.0%	12%
		Valoración de Contingencias Bajo	Valoración de Contingencias Alto
Valor Presente Neto (US Millones)	31.8	33.14	29.26
Tasa Interna de Retorno (%)	14.2%	14.3%	14.0%

- 4.11 Del análisis origen – destino del corredor se desprende que todos los tramos son interdependientes y fundamentales para garantizar la operatividad del corredor en su conjunto. El 83% del tráfico del corredor es originado o tiene como destino los tramos Piura – Paita y Olmos – Piura. La mayoría del tráfico de larga distancia que alimenta el corredor se genera o se culmina en estos dos tramos.

### C. Viabilidad financiera

- 4.12 Los recursos del GdP para la financiación del proyecto serán de máximo US\$29.5 millones al año para el pago del PAO y US \$15.3 millones para el pago del PAMO, de los cuales inicialmente en promedio US\$10.8 será cubierto con recursos de peaje provenientes de la exploración de la concesión. El MEF incorporará estos recursos anualmente en el presupuesto del MTC a partir del tercer año de la concesión. La inversión pública en el sector transporte durante los últimos cinco años ha sido en promedio de US\$330 millones, fluctuando entre US \$481 millones y US \$216 millones. Por lo anterior, los compromisos por pago de PAO representarían alrededor del 8% del presupuesto de inversión del MTC.

Cuadro IV-4 Inversión en Transporte							
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Promedio
<b>TOTAL INVERSION TRANSPORTES</b>	<b>502,5</b>	<b>469,1</b>	<b>335,1</b>	<b>306,9</b>	<b>278,0</b>	<b>307,1</b>	<b>366,4</b>
Inversión Pública	500,3	466,9	331,9	290,7	220,7	269,3	346,6
% del PBI	1,0%	0,9%	0,6%	0,6%	0,4%	0,5%	0,7%
Inversión Privada	2,2	2,2	3,2	16,2	57,3	37,8	19,8
% del PBI	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,1%	0,0%
Inversión en Transportes Carreteras	481,07	454,40	300,26	281,49	216,21	252,70	331,02

### D. Viabilidad Técnica

- 4.13 El proyecto cuenta con estudios de ingeniería de detalle para cada uno de los tramos, los cuales serán utilizados por el Concesionario de manera referencial, con la definición de las obras mínimas que se requieren en cada tramo. Las especificaciones de los tramos viales a financiar han sido definidas de acuerdo a

<sup>10/</sup> La probabilidad de ocurrencia de un evento y valoración del costo o sobre costo en que tendría que incurrir el Concesionario cada vez que ocurra un evento, arroja el valor esperado de los sobre costos del proyecto asociados a variables aleatorias.

los requerimientos del tráfico actual y proyectado y el Concesionario estará obligado a mantener los niveles de servicio para cada tramo. El proyecto no incluye obras de complejidad técnica y los diseños para ejecutar las obras indican que el corredor a mejorar alcanzará la funcionalidad técnica. El Contrato de Concesión contiene las provisiones para realizar un adecuado mantenimiento y operación de la vía, incluyendo el mantenimiento rutinario. El contrato cuenta con un anexo detallado de los procedimientos de conservación, explotación y control de la gestión del Concesionario, así como procedimientos para evaluar el avance de las obras.

## **E. Impacto ambiental**

- 4.14 Los aspectos sociales y ambientales del proyecto se enmarcan en las normas nacionales de protección del medio ambiente y cumplen con las políticas del Banco en la materia. Se cuenta con una Evaluación Ambiental Estratégica (EAE) para el corredor y su zona de influencia; a su vez, los diversos tramos cuentan con Estudios de Impacto Ambiental (EIA) individuales. Para ello, se han realizado las siguientes acciones: i) revisión y reformulación de Estudios de Impacto Ambiental (EIA), ii) revisión y formulación de una Evaluación Ambiental Estratégica, iii) revisión del diseño referencial con el fin de minimizar los impactos adversos al medio ambiente, iv) mayor ponderación del componente socio-ambiental en la calificación del concurso de concesión, v) inclusión de obligaciones en materia de prevención y mitigación socio-ambiental en el Contrato de Concesión y vi) inclusión de condiciones previas a la entrada en vigencia de la garantía con relación al cumplimiento de las políticas ambientales y sociales del Banco (Ver Párrafo 3.8).
- 4.15 **Principales impactos socio-ambientales.** El programa generará múltiples impactos positivos, muchos de ellos significativos, como se señala en el párrafo 4.26. Los potenciales impactos ambientales y sociales negativos de la operación son moderados y bajos, al tratarse de obras de rehabilitación y mejoramiento de una vía existente, recuperación de áreas críticas afectadas por el Fenómeno El Niño, sin contemplar la apertura de nuevas vías, la ampliación de vías existentes o la construcción de desvíos.
- 4.16 *Impactos Directos.* Durante la etapa de construcción<sup>11</sup> se anticipan los siguientes impactos: i) erosión del suelo y degradación del paisaje, con posible sedimentación de cuerpos de agua cercanos, ii) contaminación del suelo y el agua por desechos y efluentes generados en las áreas de trabajo; iii) riesgo de deslizamientos y derrumbes en áreas inestables debido a movimientos de tierra, iv) degradación del paisaje y contaminación de cuerpos de agua por disposición inadecuada de material de desecho y escombros; v) intervención de cauces de ríos y quebradas; (vi) rotura accidental de tuberías o líneas de servicios públicos e interrupción temporal de servicios en áreas urbanizadas; (vii) generación de ruido,

---

<sup>11</sup> / Contractualmente la primera etapa se denomina etapa de construcción pero se refiere a obras de rehabilitación, mantenimiento y pavimentación de un tramo menor (6% de la longitud total), obras de drenaje y obras de defensa.

gases y polvo, (viii) congestionamiento de tránsito y obstrucción temporal del acceso a viviendas y comercios en áreas pobladas; (ix) creación de condiciones de manejo peligrosas durante la realización de trabajos; y (x) riesgos de enfermedades laborales y accidentes para los trabajadores obras. En algunos tramos existen áreas de alta inestabilidad geotécnica que causan retrasos e interrupciones del tránsito, las cuales serán mitigados como parte de la etapa de obras, como se explica en el numeral 2.8 y en el Cuadro II-2.

- 4.17 Durante la etapa de operación se prevén los siguientes impactos: i) riesgos de derrames de sustancias peligrosas, ii) aumento de accidentes viales y iii) mayor contaminación por ruido y emisiones. El Contrato de Concesión incluye los planes de manejo ambiental durante las etapas de construcción y operación, y multas y penalizaciones por su incumplimiento durante la etapa de operación. El Contrato de Concesión incluye especificaciones técnicas para el incremento de la seguridad vial, con particular énfasis en las zonas de DDV.
- 4.18 *Impactos indirectos.* La EAE identifica, de acuerdo a la naturaleza de las obras a ser realizadas, dado que la mayoría de las intervenciones consisten en construcción de obras de defensa, drenajes, mejoramiento de la capa de rodadura y rehabilitación de puentes de una vía existente, los siguientes impactos de moderados a bajos: i) posible incremento de actividades de cultivos ilícitos; ii) cambios en el uso del suelo agropecuario a comercial y residencial; iii) posible intervención ilegal de áreas boscosas para la explotación agropecuaria; y iv), posibles impactos sobre los patrones culturales locales, y posible emigración de los pobladores locales hacia las ciudades. Los impactos indirectos se clasifican de moderados a bajos debido a que la relación de accesibilidad terrestre del corredor con los caminos alimentadores que hacen parte del área de influencia indirecta determinó que dentro del área definida por la accesibilidad de los caminos existentes, no existen resguardos indígenas ni zonas vulnerables a deforestación. En el bosque de protección Cordillera La Escalera, ubicado en el área de influencia directa, no existen problemas de extracción ilegal de madera o especies faunísticas, o de ocupación ilegal, y el análisis no anticipó que se presentasen estos problemas. Por otro lado, la mayoría de los impactos identificados están siendo mitigados a través del programa PRA de USAID (Reducción y Alivio a la Pobreza), que se encuentra realizando en la zona un programa de sustitución de cultivos ilícitos y reducción a la pobreza de manera integrada con provisión de infraestructura para la región.
- 4.19 *Derecho de Vía.* La ejecución de las obras del Programa no genera la afectación de predios dado que no se requieren ampliaciones ni cambios en el trazado, y porque todas las obras se ejecutarán en el derecho de vía no ocupado (“área de concesión) que se transferirá al Concesionario. En el corredor existen alrededor de 170 predios dispersos, y que no son impedimento para la realización de las obras aunque se encuentran ocupando el Derecho de Vía (DDV). El Contrato de Concesión obliga a que el Concesionario mejore las condiciones de seguridad de las áreas invadidas aún cuando la responsabilidad legal del DDV afectado sigue

siendo del MTC. PROINVERSION y el MTC presentaron a satisfacción del Banco un Plan de Compensación, Rehabilitación y Relocalización del Corredor, en cumplimiento de la política OP-710. El Concesionario tiene la obligación de mantener libre el derecho de vía que no se encuentra afectado y tiene la obligación de mantener libre el DDV que sea liberado por el MTC en el mediano plazo. Por otro lado, el BID, a través del Programa de Rehabilitación y Mantenimiento de Carreteras se encuentra apoyando a la DGASA en el establecimiento de la política de recuperación y preservación del derecho de vía a nivel nacional.

- 4.20 *Grupos Indígenas.* No hay comunidades indígenas asentadas en el área de influencia directa del Proyecto, aunque sí en su área de influencia indirecta. En el área del proyecto no se encuentran otras comunidades potencialmente vulnerables, tales como grupos afro descendientes. Las comunidades indígenas fueron consultadas como parte de la elaboración de la EAE. La EAE identifica los impactos sobre las comunidades indígenas, tales como pérdida de identidad cultural, y tenencia inadecuada del uso del suelo, los cuales serán de moderados a bajos. La EAE identifica una serie de programas de desarrollo relacionados con comunidades indígenas.<sup>12</sup> . La implementación de los Planes será parte del diálogo de la Evaluación Ambiental que realizará el Banco en Perú durante 2005.
- 4.21 **Plan de Gestión Ambiental y Social del Proyecto.** Los EIA y la EAE identificaron impactos ambientales directos e indirectos durante las etapas de construcción y operación del proyecto. Para los impactos se acordó un plan de gestión ambiental y social que incluye acciones tendientes a asegurar la implementación oportuna y efectiva de las medidas de prevención, mitigación y compensación de estos impactos como una obligación contractual del Concesionario a su costo, y la priorización de las medidas para prevenir y mitigar los principales impactos indirectos identificados. Los Planes de Manejo Ambiental de los EIA contienen los siguientes programas para la prevención y mitigación de impactos: i) control y/o mitigación ambiental, que contiene medidas para prevenir, controlar, corregir, evitar o mitigar los potenciales impactos negativos durante la etapa de construcción y operación; ii) monitoreo ambiental, consistente en la evaluación periódica de las variables críticas y en la verificación del cumplimiento de las medidas de mitigación; iii) capacitación y educación ambiental al personal de obra en buenas prácticas ambientales y a la comunidad; y iv) contingencias para prevenir y responder a situaciones de emergencia. El programa de manejo ambiental para todas las etapas del proyecto incluye medidas de inversión y gestión en el Contrato de Concesión. El proyecto ofrece una valiosa adicionalidad en el manejo de aspectos de seguridad vial, control de pesos y control de tráfico ilícitos en el corredor.
- 4.22 Para la mitigación de los impactos ambientales indirectos, se diseñó un Plan de

---

<sup>12/</sup> Proyecto de Desarrollo Integral del Alto Mayo, Programa para el Desarrollo del Amazonas, Plan Estratégico de Desarrollo Agrario del Amazonas, Plan de Desarrollo de la Artesanía, Programa de Titulación y Desarrollo de Tierras, en adición a los programas del proyecto PRA.

Gestión Socio-Ambiental con los siguientes programas prioritarios y de mayor impacto: i) Comunicación y Difusión; ii) Fortalecimiento Institucional; iii) Monitoreo Ambiental y iv) Fortalecimiento del Sistema de Control de Tráfico de maderas, cultivos ilícitos y sustancias peligrosas. Dentro las medidas de mitigación por parte del Concesionario, éste debe construir puestos de policía y proveer servicios públicos y de comunicación en el corredor, con lo que el control del tráfico de maderas, especies de flora y fauna protegidas, sustancias peligrosas y cultivos ilícitos mejorará notablemente. Previo a la entrada en vigencia de la garantía, el MTC suscribirá un convenio con el INRENA para asegurar un control adecuado en las casetas de peaje. De igual manera, el tratamiento integral de los programas de prevención de deforestación, áreas protegidas y cambios en el uso del suelo serán manejados a través de la Evaluación Ambiental de Perú que será llevada a cabo por el Banco durante 2005.

4.23 Como actividades complementarias para los programas de fortalecimiento institucional y monitoreo ambiental, el Banco está fortaleciendo a los entes involucrados. Los aspectos relacionados con PROINVERSION y OSITRAN serán incluidos en la operación de MIF PE-M1011 Asociaciones Público – Privadas que se encuentra en preparación. El fortalecimiento institucional de la DGASA se viene siendo realizado a través de las operaciones del sector transporte, Programa de Rehabilitación y Mantenimiento de Carreteras (PE-0197), y Programa de Caminos Departamentales (PE-0236). El fortalecimiento institucional relacionado con CONAM, INRENA y SETAI se encuentra apoyado por el Banco a través de Programa de Fortalecimiento Institucional y Apoyo en Gestión Ambiental y Social para el Proyecto Camisea (PE-0233). Como actividades complementarias que tienen impacto positivo en los impactos indirectos identificados en la EAE, el Proyecto de Reducción y Alivio a la Pobreza de USAID (Proyecto PRA) está realizando un programa de desarrollo alternativo de sustitución de cultivos ilícitos y la generación de empleos rurales con una estrategia integrada a la infraestructura del área de influencia indirecta.. El equipo de proyecto y PROINVERSION han trabajado conjuntamente con USAID dado que el corredor es prioritario para la implementación de los otros programas del proyecto PRA y USAID ha prestado asistencia técnica a PROINVERSOIN para la estructuración del corredor.<sup>13</sup>

4.24 **Proceso de Consulta.** Se implementaron procesos de consulta para la formulación y actualización de los EIA durante el segundo semestre de 2004, así como talleres y consultas con pobladores, sociedad civil, organizaciones no-gubernamentales y con autoridades regionales y locales en la EAE durante los meses de septiembre a Diciembre de 2004. Los EIA para los diferentes tramos se han publicado en el PIC el 16 de Diciembre de 2004.

---

<sup>13</sup> / El proyecto PRA viene llevando a cabo una serie de programas complementarios que apoyan la implementación de la EAE en la zona de influencia indirecta, como son programas de apoyo a titulación de tierras, programas para extracción legal de madera y programas con comunidades nativas, en adición a sus programas de generación de empleo rural y de sustitución de cultivos.



- 4.25 **Seguimiento y Supervisión.** La autoridad ambiental para el sector transportes es la Dirección General de Asuntos Socio-Ambientales (DGASA) del MTC que cuenta con los instrumentos para facilitar su gestión socio-ambiental. PROINVERSION, cuenta con una Dirección (DASC) encargada de los procesos de participación y consulta y de emitir la denominada Licencia Social, que indica que el proyecto cuenta con consenso de las respectivas autoridades locales y regionales, así como de los grupos sociales y comunitarios. Adicionalmente, PROINVERSION definió un marco para el manejo socio-ambiental en su ciclo de proyectos. OSITRAN, encargado de la supervisión de la concesión, puede sancionar por incumplimiento de los planes de manejo ambiental o violaciones a las regulaciones en materia socio-ambiental. OSITRAN realiza sus labores de supervisión contractual a través de la contratación de firmas externas. El equipo de proyecto considera que las instituciones relevantes tienen la capacidad institucional necesaria para llevar a cabo las funciones bajo su responsabilidad.

## **F. Beneficios**

- 4.26 El apoyo del Banco con garantías que apoyan esquemas de financiamiento novedosos a proyectos de infraestructura permite al GdP establecer un historial de experiencias que elimine la percepción de riesgo en proyectos futuros. El apoyo del Banco al inicio del proceso incentivó la competencia de precalificados y postores y la existencia de un esquema de garantía del Banco a los compromisos del gobierno incentivó la reducción de costos al permitir que los proponentes incorporaran condiciones de financiamiento más favorables en sus cálculos al elaborar las propuestas económicas. Bajo el esquema propuesto se incentiva la culminación de un proyecto de importantes beneficios regionales y extra – regionales en los plazos previstos y en el costo previsto, a la vez que garantiza que el corredor se mantenga en estándares adecuados de operación y servicio durante la vida útil de la concesión. El esquema propuesto contempla la inclusión, de manera integral en el proyecto, de los aspectos de seguridad, tratamiento de fenómenos naturales, y de mitigación y manejo de impactos ambientales y sociales durante las etapas de construcción y operación del proyecto. La garantía que otorga el Banco sobre los pagos de PAO ha incentivado una mayor competencia de postores y sirve para mejorar el riesgo crediticio del programa.
- 4.27 Los principales beneficios del proyecto son el aumento de la competitividad el país, la contribución a la integración de regiones apartadas del país y la contribución a la integración vial con los países IIRSA. Estos beneficios se producen como resultado del mejoramiento de las condiciones de transporte, tanto para las personas como para las cargas nacionales y de comercio exterior. El proyecto busca la reducción de costos y tiempos de transporte y el aumento de la seguridad vial.
- 4.28 El mejoramiento de las condiciones de transporte en el Ramal Norte del Amazonas impactarán positivamente la cadena de valor en el sector agrícola e industrial peruano, y tiene un efecto multiplicador sobre otros factores de competitividad, como la accesibilidad a recursos humanos y naturales de los

centros de producción y servicios que se benefician con la carretera. Las condiciones de seguridad vial para los usuarios se incrementarán debido a que el Concesionario está obligado a mantener la carretera en los niveles de servicio establecidos, incorporando provisiones de señalización, iluminación, remoción de obstáculos, manejo del derecho de vía y otros condicionantes.

- 4.29 El proyecto no clasifica como PTI/SEQ. Sin embargo, sus impactos en el crecimiento económico contribuirán al desarrollo de la estrategia para la reducción de la pobreza. El proyecto beneficia a la población de centros urbanos y promueve el desarrollo de industrias y agricultura en el área de influencia del proyecto. De igual manera, permite incorporar las zonas aisladas del área de influencia de los ríos Huallagas y Amazonas con el resto de la economía peruana, impulsando industrias sostenibles como el ecoturismo.

## **G. Riesgos**

- 4.30 **Solidez técnica y financiera del Concesionario.** El éxito de la concesión requiere un Concesionario con la experiencia técnica para llevar a cabo la obra y sólido financieramente. Este riesgo se mitiga al contar con un consorcio que cuenta con socios con experiencia y solidez técnica y económica.
- 4.31 **Incumplimiento de los compromisos de conservación y mitigación ambiental durante la construcción y operación.** Conforme a las políticas de Garantías del Banco, la garantía se hace efectiva a todo evento una vez el GdP manifieste su aceptación total o parcial de las obras de construcción, el contrato de Garantía entre el BID y el GdP incluirá la salvaguarda de que el cumplimiento de los requisitos ambientales y sociales durante la construcción, se verificará por parte de OSITRAN, con el apoyo del MTC antes de y como condición para la recepción de las obras. El cumplimiento de los requisitos ambientales y sociales durante la operación será vinculado al PAMO, pago por mantenimiento de obras y verificado por OSITRAN.
- 4.32 **Terminación del Contrato.** El proyecto será construido en dos etapas, la primera etapa se realizará durante los dos primeros años de la concesión y la segunda durante el año tres y cuatro. Para mitigar el riesgo de que el Concesionario pueda terminar anticipadamente el contrato durante la etapa de construcción o durante la etapa de operación el contrato contiene un exhaustivo sistema de multas y penalizaciones que desincentivan una terminación anticipada por causa de incumplimiento del concedente, del Concesionario o por mutuo acuerdo. En caso de terminación del contrato por incumplimiento del Concesionario, se hacen efectivas las garantías pertinentes y los pagos por reconocimiento de obras parciales.
- 4.33 **Impacto Fiscal de los Compromisos de PAO y PAMO.** El GdP, al realizar compromisos de pago de PAO y PAMO durante un periodo de 25 años, compromete recursos fiscales en el futuro que pueden llegar a afectar la capacidad de inversión del sector. Este riesgo se ha mitigado a través de los compromisos

acordados con el Banco en el Programa de Mejora de la Calidad de la Gestión y del Gasto Público (PEL-1012), en donde como condición para el desembolso el GdP incorporó en la Ley de Endeudamiento el tratamiento y registro de los pasivos ciertos y contingentes, estableciendo un límite para estos del 0.5% del PIB anualmente.

**PERÚ**

**PROGRAMA GARANTIAS RAMAL AMAZONAS NORTE  
(PE L1010 )  
Marco lógico**

Objetivo	Indicadores	Medios de comprobación	Supuestos
<p><b>Fin</b> Reducir los niveles de pobreza en el Eje Vial Amazonas Norte, Mejorando las condiciones de competitividad a través del desarrollo socio-ambiental sostenible</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aumento en la producción de las regiones de la zona de influencia en 10% (Amazonas, Loreto, San Martín, Lambayeque, Cajamarca y Piura) dos años después de iniciado el proyecto y 15% después de cuatro años. <u>Línea de Base:</u> Estadísticas INEA recopiladas para la Evaluación Económica año base 2004.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Reportes del Instituto Nacional de Estadística en Informática en los sectores vinculados al Ministerio de Agricultura, Ministerio de Comercio Exterior y Turismo y Ministerio de Trabajo y Promoción Social.</li> <li>Informes de la SUNAT.</li> <li>Reportes semestrales del supervisor del contrato, OSITRAN.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Entorno macroeconómico y comercial favorable para los objetivos del proyecto.</li> <li>Se resuelve el problema del practicaaje para las embarcaciones peruanas en Brasil.</li> <li>Se inicia la explotación del yacimiento de fosfatos en Bayóvar.</li> <li>Se optimiza el funcionamiento de los puertos de Yurimaguas, Iquitos y Paita.</li> </ul>
<p><b>Propósito</b> Promover la integración económica del Perú a través del mejoramiento del Corredor Amazonas Norte que será realizado a través de un esquema de Asociación Pública - Privada.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Seis meses después de concluidas las obras de la fase I, el IMDA (Índice de Tránsito Promedio Diario) se incrementa en un 6% respecto al año base 2004. <u>Línea de Base:</u> Conteos de Tráfico Año Base 2004.</li> <li>Seis meses después de concluidas las obras de la Fase II, el IMDA, se incrementa en un 6% respecto al año base 2004. <u>Línea de Base:</u> Conteos de Tráfico Año Base 2004</li> <li>Incremento del ahorro en costos promedios de operación vehicular del 30% seis meses luego de culminar la Fase II con respecto al término de las obras de la Fase I. <u>Línea de Base:</u> Corridas de HDM de la Evaluación</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Informe mensual y de gestión de OSITRAN.</li> <li>Línea de base de seguridad vial elaborada por el concesionario.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>El concesionario culmina exitosamente la construcción.</li> <li>El concesionario desarrolla acuerdos de gestión con la Policía Nacional del Perú para el registro de los accidentes.</li> <li>Los planes preventivos y los sistemas de aseguramiento funcionan efectivamente para enfrentar el fenómeno de “El Niño”.</li> </ul>

**PERÚ**

**PROGRAMA GARANTIAS RAMAL AMAZONAS NORTE  
 (PE L1010 )  
 Marco lógico**

Objetivo	Indicadores	Medios de comprobación	Supuestos
	<p>Económica Año Base 2004</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Tres años después de concluidas las obras de la Fase I y de la Fase II la transitabilidad de la vía se mantiene en un 100%, con excepción de los años en que se registre el fenómeno de “El Niño”.</li> <li>Reducción de 10% de la accidentabilidad tres años después de concluidas las obras de la Fase I y de la Fase II.</li> </ul> <p>Línea de Base: Reportes del Concesionario al Inicio de la Concesión.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Reducción de los índices de rugosidad (IRI) de 17% para el tramo Paita-Tarapoto al finalizar Fase II del programa y reducción de 133% de los índices de rugosidad para el tramo Tarapoto-Yurimaguas al finalizar la Fase II con respecto al año base 2004</li> </ul> <p><u>Línea de Base:</u> Corridas de HDM de la Evaluación Económica Año Base 2004</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Reducción de variabilidad de los índices de rugosidad (IRI): índices de rugosidad estables del orden de 3 tres años después de culminadas las Fases I y II, con respecto al año base 2004.</li> </ul> <p><u>Línea de Base:</u> Corridas de HDM de la Evaluación Económica Año Base 2004</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Reducción de 8% del tiempo de viaje, en promedio, al finalizar la Fase II del programa para el tramo Paita-Tarapoto. Reducción de 64% del tiempo de viaje al finalizar la Fase II para el tramo Tarapoto-Yurimaguas., con respecto al año base 2004.</li> </ul>		

PERÚ

PROGRAMA GARANTIAS RAMAL AMAZONAS NORTE  
(PE L1010 )  
Marco lógico

Objetivo	Indicadores	Medios de comprobación	Supuestos
	Línea de Base: Corridas de HDM de la Evaluación Económica Año Base 2004		
<b>Componentes</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>1. Garantía de crédito parcial para cubrimiento del Pago Anual por obras.</li> </ul>	<i>Indicadores de producto al finalizar el Programa:</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>La garantía se hace efectiva una vez se culminan las obras de construcción de las diferentes etapas.)</li> <li>La obra se termina en los plazos previstos</li> <li>El proceso de licitación de la concesión se lleva a cabo exitosamente y se cuenta con dos o más proponentes.</li> <li>Ejecución de todos los planes y medidas Socio Ambientales definidas en el Contrato de Concesión.</li> <li>Cumplimiento de las salvaguardas y políticas ambientales previos a la entrada en vigencia del contrato de garantía</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Lista de postores de PROINVERSION</li> <li>Estudios de Chemonics con calificadoras de riesgo</li> <li>Informe de cumplimiento de las obligaciones contractuales y del avance en el logro de los indicadores y metas del Proyecto de PROINVERSION, en conjunto con OSITRAN.</li> <li>Informes Ambientales Trimestrales y Anual del Concesionario a Ositran, para las etapas de construcción y explotación respectivamente.</li> <li>Convenio firmado entre MTC e INRENA</li> <li>Informe del Plan de Compensación, Rehabilitación y</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>El esquema de la garantía satisface las necesidades del mercado.</li> <li>La licitación es adjudicada al concesionario ganador.</li> <li>Se realiza con éxito las acciones y medidas señaladas en : Plan de Manejo Ambiental, de los EIAs, Programa específico 10 de la EAE, y Obligaciones contractuales del Concesionario en materia Socio-Ambiental.</li> </ul>

**PERÚ**

**PROGRAMA GARANTIAS RAMAL AMAZONAS NORTE**  
**(PE L1010 )**  
**Marco lógico**

<b>Objetivo</b>	<b>Indicadores</b>	<b>Medios de comprobación</b>	<b>Supuestos</b>
		Relocalización del DDV. • Reporte de Avance de implementación de la EAE por parte del MTC	

## **NOTA TÉCNICA SOBRE LA ESTRUCTURA FINANCIERA DEL RAMAL NORTE DEL EJE DEL AMAZONAS**

El financiamiento de la ejecución del proyecto Amazonas Norte consta de capital de financiamiento del Concesionario, financiamiento para obras de construcción que se obtiene a través de un servicio financiero de la CAF, y los ingresos recaudados de una serie de emisiones de bonos. Estas emisiones estarán securitizadas mediante obligaciones de pago a futuro del Gobierno de Perú. Estas obligaciones de pago reciben el nombre de PAO (pago anual de obra).

En este texto se explica la estructura financiera de la operación concebida en octubre de 2005. Los supuestos sobre los cuales se basa la estructura financiera son los siguientes:

### **Supuestos**

1. El acuerdo con la CAF para financiamiento de la construcción de obras y el contrato de garantía del BID se firman antes de que se inicien las obras del Proyecto.
2. La línea de la CAF se ejecuta entre ésta y el Concesionario, y cuenta con el respaldo de una garantía soberana del Gobierno del Perú.
3. El Gobierno del Perú (a través del Ministerio de Economía y Finanzas) y el Banco firman el contrato de garantía del BID. Esta garantía posee el respaldo de una contragarantía soberana.
4. El plazo para el servicio financiero de la CAF por US\$60 millones destinado a la construcción de obras es de un máximo de 3 años. Se estructura en forma similar a una línea de crédito, cuyos montos pendientes de pago se hacen exigibles a fines del plazo.
5. El servicio de la CAF estará disponible como financiamiento de deuda para la construcción de las obras siempre y cuando el monto obtenido en virtud de esta facilidad no exceda del coeficiente de 80/20 (endeudamiento con la CAF/capital).
6. La garantía del BID cubre un máximo de US\$60 millones y tiene una vigencia de hasta 20 años.
7. La primera parte de las obras de construcción se financiará con recursos de capital. Se establecerán cuentas en fideicomiso separadas para el servicio de la CAF y para la garantía del Banco.



### Descripción de la Mecánica de Financiamiento

1. Cuando se concluya un hito determinado de construcción previamente establecido de mutuo acuerdo, el Concesionario solicitará que el Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC) revise el trabajo y emita un certificado donde se deje constancia de que se completó ese hito. Ese certificado de avance de obras se conoce como “CAO” y representa un porcentaje de los pagos anuales de obra futuros: el porcentaje es equivalente a la proporción del trabajo completado de acuerdo con el cálculo realizado en la inversión de infraestructura requerida. Los hitos de construcción se concibieron de forma tal que deberán corresponder a un monto equivalente a aproximadamente 10% (diez por ciento) del costo total de construcción.
2. El Concesionario cederá a la CAF los derechos derivados de este certificado de avance de obras. Los certificados de avance de obras se transferirán al Agente Fiduciario.
3. La CAF podrá prestar más fondos al Concesionario basándose en la disponibilidad de fondos en el servicio y en el máximo endeudamiento autorizado. Estos fondos se utilizarán exclusivamente para financiar la construcción de la siguiente etapa de las obras. Cuando se haya llegado a esa parte y se cuente con la aprobación del MTC, se repetirá el ciclo.
4. En un momento dado (determinado en parte por las condiciones del mercado), el Concesionario emitirá un bono que estará securitizado por los certificados de avance de obras. El agente fiduciario recibirá el monto recaudado en virtud de la emisión del bono y lo depositará en la cuenta de fideicomiso.
5. La erogación de fondos exigirá que lo recaudado del ofrecimiento de bonos se utilice primero para amortizar el servicio de la CAF. La amortización de éste será una transacción sucesiva con la colocación de los bonos.
6. El Concesionario colocará los bonos en el mercado local o internacional sin restricción respecto del mercado al que se deba dirigirse. El bono estará garantizado por los certificados de avance de obras (antes de que finalicen las obras de construcción) o los pagos anuales de obra (después de que finalicen las mismas).
7. La garantía del Banco se relaciona únicamente con el flujo de fondos vinculado al certificado de avance de obras o pago anual de obra subyacente, y no constituye una garantía de la oferta de bonos.
8. Dado que la garantía del Banco respalda el flujo de fondos del Gobierno del Perú (certificado de avance de obras y pago anual de obra), si el Concesionario emitiera bonos, ejerciera su opción de compra, y reemitiera los bonos, la garantía del Banco se traspasaría a la nueva emisión de bonos siempre y cuando existiera disponibilidad de fondos bajo el mecanismo de la garantía.

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE-\_\_\_/05

Perú. Garantía \_\_\_\_/OC-PE a la República del Perú  
Programa de Garantías Ramal Norte  
del Amazonas IIRSA

El Directorio Ejecutivo

RESUELVE:

Autorizar al Presidente del Banco, o al representante que él designe, para que, en nombre y representación del Banco, proceda a formalizar el contrato o contratos que sean necesarios con el objeto de proporcionar a la República del Perú una garantía para la ejecución del programa Ramal Norte del Amazonas IIRSA. Dicha garantía cubrirá un monto máximo de hasta US\$60.000.000. La garantía será con cargo a la Facilidad Unimonetaria de los recursos del Capital Ordinario del Banco, y se sujetará a los Plazos y Condiciones Financieras y a las Condiciones Contractuales Especiales del Resumen de Proyecto de la Propuesta de Garantía.

LEGIII/PE-532544-05  
PE-L1010