

G DESTAQUE

AEROPUERTO EN EL CUSCO

Adenda al contrato de Chinchero: La controversia todavía no termina

PARA EL MEF, LA PROPUESTA PLANTEADA EN EL PROYECTO DE ADENDA ES LA MEJOR, CONSIDERANDO EL "PÉSIMO" CONTRATO QUE SE FIRMÓ EN EL 2014.

LA OPOSICIÓN REMARCÓ QUE SE DESVIRTÚA EL CONCEPTO DE ASOCIACIÓN PÚBLICO-PRIVADA (APP) Y NO SE EXPLICA EL COSTO DE OPORTUNIDAD.

—Ya han pasado cerca de dos años desde que se entregó el proyecto aeropuerto internacional Chinchero al consorcio Kuntur Wasi y todavía no se ha logrado iniciar las obras en el Cusco.

El inicio del proyecto aeropuerto de Chinchero en el Cusco, dado en concesión al consorcio Kuntur Wasi, está en 'stand by'. Aún cuando el Ejecutivo tenía previsto firmar la adenda y dar inicio al movimiento de tierras a finales de enero, no se logró cumplir con los plazos.

Con esta promesa rota, los pobladores de Cusco, se han declarado en paro indefinido hasta recibir explicaciones del mismo presidente, Pedro Pablo Kuczynski a la brevedad posible (ver página 29).

Si bien el gobierno ha reiterado a los peruanos

EN CORTO

Andino y sus problemas de liquidez

Kuntur Wasi. El consorcio del proyecto del aeropuerto Chinchero, está conformado por Andino Investment Holding (AIH) y Corporación América. Según el gerente general de AIH, Carlos Vargas, Andino registró un downgrade en su calificación por un problema

de liquidez el año pasado. Sin embargo, refirió que este problema no afecta al consorcio respecto al financiamiento de Chinchero. "Los bancos a través nuestro financian al gobierno, por tanto el sujeto de crédito no es Kuntur ni es Andino, es el Estado", explicó en Canal N.

que lo contemplado en el proyecto de adenda le genera un ahorro de US\$589 millones al Estado, algunos detractores afirman que se está desvirtuando el concepto de Asociación Público Privada (APP) y se ha cargado un riesgo mayor sobre el concedente (estado).

¿Es el proyecto de adenda aprobado por el Ejecutivo la mejor opción para el proyecto Chinchero?

Las razones del MEF

El ministerio de Economía (MEF) participó de la aprobación del proyecto de Adenda con una opinión vinculante, la que fue favorable.

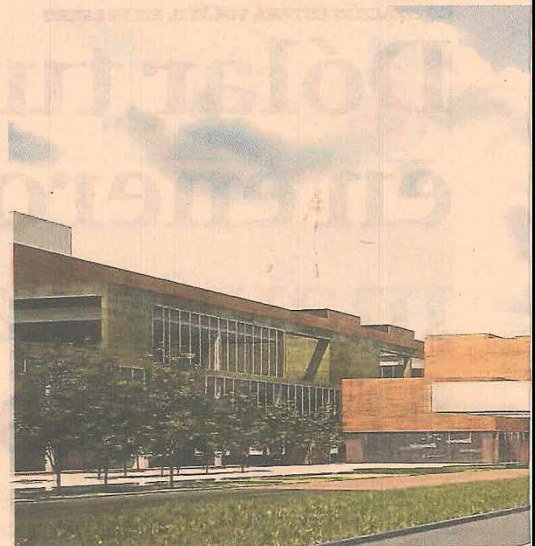
Según fuentes del MEF no había otra opción mejor. Todo parte del contrato "mal elaborado" entre el consorcio y el estado donde la fórmula utilizada no imponía topes máximos de tasa de interés, es decir, si Kuntur Wasi conseguía el financiamiento en

el mercado de capitales para la subetapa 2 (US\$265 millones) estaba en la capacidad de presentar cualquier tasa de interés (costo financiero) propuesta por los acreedores permitidos.

Es así que, continúan las fuentes del MEF, cuando el concesionario presenta su propuesta de cierre financiero, el gobierno actual no la acepta. Bajo esas circunstancias, un acreedor permitido, Goldman Sachs, solicita la adenda, detallan.

¿Cuáles eran las alternativas del gobierno en este escenario? Se podía caducar el contrato, negociar con el concesionario en los términos señalados para el cierre financiero, o cambiar el contrato con una adenda.

Según las fuentes si se caducaba el contrato, se tendría que pagar US\$8 millones de penalidad. Además, el concesionario podía iniciar una demanda arbitral ante el CIADI, y un resultado favorable



Galarreta: "No puedo aceptar que el presidente diga que un oficio (del Congreso) ordena"

Después que el Ministerio de Transportes (MTC) recibiera un oficio del congresista Víctor Andrés García Belaúnde, pidiendo que el Ejecutivo se abstenga de firmar la adenda del contrato de Chinchero, se anunció la suspensión de dicha firma y del inicio de movimiento de tierras previstos para finales de enero de este año.

En esa línea, el vocero de la bancada fujimorista, el congresista Luis Galarreta, declaró que el gobierno no puede usar un documento enviado por el Congreso para "excusar" la para del proyecto en el Cusco.



"Señor Pedro Pablo Kuczynski no engañe a los cusqueños. Los cusqueños quieren su aeropuerto. (...) Las decisiones de las obras públicas son decisiones del Ejecutivo. Usted es el que gobierna, entiendo, usted

SEGÚN EL MEF, EL RIESGO FINANCIERO SIEMPRE ESTUVO DEL LADO DEL ESTADO



DIFUSIÓN

Temor al arbitraje. Según el MEF, si el Perú iba a un arbitraje con el consorcio ganador, el país iba a perder en el CIADI.

des. Pero lo más importante es para el MEF que se logra un ahorro. Si bien el ahorro estimado, en valores corrientes, es de US\$589 millones -comparando con el costo financiero propuesto por Kuntur Wasi de 20.06%, incluyendo intercalares-, el ahorro traído a valores presentes es de US\$290 millones, incluyendo costo de oportunidad, detallaron.

Las fuentes del MEF insistieron que los US\$265 millones se financian como parte de todo el presupuesto del Estado, es decir, con ingreso tributario y parte con deuda.

Es cierto que se adelanta de US\$40 millones para que Kuntur Wasi inicie los trabajos, pero es parte del capital de trabajo. Además, el consorcio debe presentar una fianza por el mismo monto a favor del estado.

Las críticas persisten

Tras las críticas manifestadas por la expresidenta de Ositrán, Patricia Benavente, sobre los cambios contemplados en el proyecto de Adenda del contrato de Chinchero, persisten dudas sobre las modificaciones del contrato.

Por ejemplo, el economista Epifanio Baca, del Grupo Propuesta Ciudadana, manifestó que los cambios generan pérdida del valor por dinero que toda APP debe asegurar. “Con los cambios que traer la adenda, ya no queda claro que el esquema de APP sea una mejor opción comparada con la alternativa de construir el aeropuerto como una obra pública”, anota el informe. El MEF afirma que sigue siendo APP.

Asimismo, Baca cita a Benavente, quien refiere que la rentabilidad social de la modificación contractual (10.79%) es menor que la tasa social de descuento (11.18%), por lo que del análisis del MTC debería concluirse que la modificación

OTROS DATOS

“Estábamos en condiciones de empezar”

Ser y parecer. Según el ministro de Transportes, Martín Vizcarra, el Ejecutivo y el consorcio ya se encontraban en la capacidad de iniciar el movimiento de tierras en Cusco, que daría inicio al proyecto Chinchero. “Estábamos en la condición de decir comenzamos el aeropuerto, ponemos primera piedra y comenzamos a trabajar con la confianza que se ha actuado cumpliendo estrictamente todos los procedimientos

que están determinados en la normatividad”, indicó. Sin embargo, resaltó que en un afán de calmar las aguas turbias alrededor de la adenda, se suspendió. “En los últimos días o meses estamos en un ambiente donde todo lo que se hace hay algo detrás, algo turbio. Esto no ocurre con el aeropuerto de Chinchero, pero queremos entonces no solamente ser claros, ser honestos, sino también parecerlos”, resaltó.

“Con los cambios de la adenda, ya no queda claro que el esquema de APP sea una mejor opción comparada con una obra pública”, dijo Baca.

Cabe recordar que Benavente también refirió que el pago al consorcio propuesto en la adenda (Pago por avance de obras) modifica las condiciones de competencia. Además, que cuestionó que el Estado haya decidido financiar en los próximos cinco años un monto que se tenía previsto para 15 años (tras la construcción del aeropuerto que tardaría 5 años).

Contraloría

Como lo anunció Gestión, la Contraloría confirmó que, considerando que con la adenda se estarían modificando las condiciones financieras previstas inicialmente en el Contrato de Concesión, realizará el requerimiento de la información que sustente dichas modificaciones para la evaluación correspondiente.

Precisó que de acuerdo al marco normativo vigente en materia de APP, este Organismo Superior de Control no forma parte de las entidades que evalúan y emiten opinión respecto a las modificaciones contractuales en este tipo de contratos.

Proyecto Chinchero

El proyecto de aeropuerto de Chinchero fue dado en concesión al consorcio Kuntur Wasi en el 2014. Según cifras del MTC, el proyecto tiene un valor total de US\$528.4 millones y se divide en tres subetapas.

La subetapa 1 contempla el movimiento de tierras y cuesta US\$145.2 millones. La subetapa 2, que es la ejecución de la obra, tiene un costo de US\$264.8 millones. Finalmente la etapa 3, que la asume íntegramente el privado, es por US\$98.9 millones (parte de la ejecución de la concesión), comentó en entrevista con RPP.

toma decisiones, supongo. No puedo aceptar que el presidente de la república diga que un oficio ordena”, indicó durante una conferencia.

Agregó que si hay algunos cuestionamientos sobre la adenda, el gobierno debe asumir su responsabilidad. “El Congreso no tiene ninguna decisión en los temas relacionados a qué obras se realiza”, señaló.

Cabe recordar que el ministro del sector, Martín Vizcarra, expresó que la comisión, de donde se emitió el oficio, debe fundamentar las razones por las cuales considera que la adenda es lesiva. Esto fue cuestionado por García Belaúnde porque debería ser el Ejecutivo quien explique, expresó el congresista.

para el Perú frente a este no era probable dado las deficiencias originales del contrato, argumentan.

Además afirman que cada año de demora del aeropuerto de Chinchero son S/50 millones de valor social que se pierden en la región de Cusco. Y si se volvía a licitar el proyecto, iba a tomar unos años más para su construcción. Otro costo adicional.

En el otro escenario, donde el gobierno intenta negociar el costo financiero, dado que el consorcio no tenía ninguna obligación para buscar una nueva estructura financiera (por las ambigüedades en el contrato) no se iba a llegar muy lejos, indicaron los funcionarios a Gestión.

Entonces, quedaba la adenda, la cual, aseguran las fuentes, saca al estado del entrapamiento en el que se encontraba por las deficiencias en la fijación de la tasa de interés, así como elimina otras ambigüeda-

contractual no resulta socialmente rentable.

Explicó que el MTC compara la rentabilidad social de la modificación con la de la caducidad del contrato (9.35%), cuando lo que debiera presentarse es el análisis de valor por dinero, en lugar de reemplazarlo por el indicador de rentabilidad social.

Baca también subrayó que Andino Investment Holding (AIH), quien pertenece al consorcio Kuntur Wasi, enfrentaría dificultades para conseguir un financiamiento (mas acorde al mercado en lo que se refiere al costo).

Decisión política

El experto también refirió que la decisión política del gobierno que, además de atender las solicitudes de los pobladores de Cusco, es muy ‘concesiva’ con el consorcio.

“La decisión del gobierno de ‘salvar el proyecto’ asumiendo el costo de la cons-

trucción del aeropuerto, es una decisión política que atiende a reclamos que vienen desde Cusco, pero aparece como concesiva con la empresa concesionaria”, expresó.

Además, cuestionó que el gobierno pasado haya aceptado firmar un contrato que ha sido calificado como muy complejo, confuso y con muchas ambigüedades, detalló.

“Esta falta de claridad en el diseño del contrato ha sido, en buena cuenta, la causa de los problemas posteriores encontrados”, subrayó.

Por su parte, el ex ministro de Economía, Alonso Segura, tampoco se ha mostrado a favor de la firma de esta adenda. Hace unos días señaló que un proyecto como este desvirtuaría el esquema de APP. “Si el Estado acepta algo así, eso va en contra de la ley, las asociaciones público privadas (APP) y la naturaleza de la concesión”, comentó en entrevista con RPP.