

Jueves, 9 de febrero del 2017.

## NOTA DE ACTUALIDAD

### Los megaproyectos, el desarrollo del sur y las APP en el Cusco

*Por: Álvaro Campana Ocampo.*



*Foro “El gasoducto del sur y el aeropuerto de Chinchero en el desarrollo del sur” organizado por el Centro Bartolomé de las Casas (CBC), la Asociación Arariwa y el Grupo Propuesta Ciudadana (GPC).*

El pasado viernes 3 de febrero de 2017 se realizó en el Cusco el Foro “El gasoducto del sur y el aeropuerto de Chinchero en el desarrollo del sur” organizado por el Centro Bartolomé de las Casas (CBC), la Asociación Arariwa y el Grupo Propuesta Ciudadana (GPC). Participaron como expositores el congresista por el Cusco Armando Villanueva Mercado y el economista Humberto Campodónico Sánchez. El foro se organizó en dos momentos: en el primero se tocó el tema del aeropuerto de Chinchero y, en el segundo, del gasoducto sur peruano.

El objetivo de este foro tiene por objeto contribuir a la construcción de una agenda del sur del Perú, resultado de la necesidad de responder a los desafíos comunes que tiene esta zona del país debido a una historia común, pero también a procesos políticos y dinámicas territoriales que vienen trascendiendo los departamentos actualmente existentes. En esta medida la mayor presencia de proyectos mineros en el

Jueves, 9 de febrero del 2017.

**NOTA DE ACTUALIDAD**

sur, el impulso y destrabe de obras de infraestructura vía las Asociaciones Público Privadas (APP) impulsadas por el gobierno de Kuczynski, los conflictos en torno a la gestión del agua, la importancia del Gasoducto del Sur Andino, entre otros megaproyectos obligan a que la sociedad civil pueda entender sus implicancias, plantear propuestas para que se enmarque en una visión común, en una institucionalidad que permita una gobernanza democrática, así como un modelo integral de desarrollo pertinente al territorio y las necesidades de este.

A continuación presentamos algunas de las ideas más importantes deslizadas en este evento que contó con la presencia de más de ochenta ciudadanos y ciudadanas del Cusco en la Casa Campesina.

**Aeropuerto de Chinchero**

Es importante tener claro lo que significa una APP. En teoría, implica que una empresa hace la inversión que debería hacer el Estado. Este último le comienza a pagar por la inversión efectuada una vez que se pone en operación el proyecto. Esto representa un mejor costo de oportunidad, ya que el Estado puede orientar sus fondos a otras prioridades. Según José Luis Guasch experto exfuncionario del Banco Mundial, en la modalidad de las APP participan distintos tipos de empresas: las que hacen de manera adecuada su propuesta, las que son abiertamente corruptoras, y un tipo de empresas a las que denomina temerarias: hacen una propuesta muy por debajo de la referencia fijada por el Estado, con la expectativa de conseguir posteriormente modificaciones —mediante adendas, utilizando métodos como el cabildeo—, que le dan viabilidad a una oferta que saben perfectamente que no podrían cumplir de otra manera.

En el caso del aeropuerto de Chinchero, el consorcio Kuntur Wasi que ganó la licitación, lo hizo con una oferta que equivalía a poco más del 50% del valor tope planteado por el Estado, lo cual la ubicó por debajo de los otros postores. Posteriormente, para hacer viable esta oferta temeraria, el consorcio argumentó que el contrato era confuso y que no indicaba la fórmula para calcular los intereses. Esto es falso, ya que la documentación complementaria establecía una tasa de interés muy por debajo del 21% por el Consorcio en su propuesta de cierre financiero.

Jueves, 9 de febrero del 2017.

## NOTA DE ACTUALIDAD

Es importante recordar que el consorcio inició la gestión para lograr la adenda durante el Gobierno de Humala y el MEF de ese entonces rechazó la tasa porque estaba muy por encima de lo definido en la documentación. En noviembre de 2016, el consorcio insistió con el actual Gobierno y este igualmente objetó la propuesta de financiamiento. En estas condiciones, era posible que Kuntur Wasi no cumpliera con los plazos planteados para el cierre financiero, lo que abría la posibilidad de declarar la caducidad del contrato de concesión. Para evitar esto se inició una estrategia de cabildeo con personalidades que tenían mucha llegada al Gobierno.

Conforme se acercó el fin del plazo para el cierre financiero, el cabildeo rindió frutos. Sorpresivamente, el Gobierno, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), cambió de posición y aceptó como válida la fórmula del cierre financiero de la empresa. Con base en esa interpretación, que desconocía lo señalado en el contrato, el propio presidente de la república afirmó públicamente que esto significaba un costo excesivo para el Estado de aproximadamente 589 millones de dólares.

A partir de ese momento, el Gobierno planteó una nueva fórmula que modificó los términos de la convocatoria e invirtió la relación entre la inversión pública y la privada y por tanto el esquema de riesgo: el Estado decidía asumir poco más del 80% de la inversión, con lo que se distorsionó totalmente lo que significa una APP. En este nuevo marco, el Estado debe invertir no solo en la etapa del movimiento de tierras sino también en la construcción del aeropuerto.

Lo increíble es que, a pesar de reducir su inversión del 80% al 20%, el consorcio mantiene la concesión del aeropuerto por 33 años y se le asegura un ingreso anual constante de 35 millones de dólares, independientemente de sus resultados de gestión. Es decir con mucha menor inversión mantiene el mismo nivel de utilidad sin considerar además los ingresos no regulados como los negocios dentro del Aeropuerto.

Ha surgido un nuevo elemento que modifica los términos del contrato y es que se requiere un área de amortiguamiento adicional, lo cual puede significar un indebido y no contemplado en el contrato gasto adicional para el Estado de varios cientos de millones de dólares.

Jueves, 9 de febrero del 2017.

## NOTA DE ACTUALIDAD

Esta inversión adicional, tampoco estará a cargo de la empresa pero además afecta a comunidades que no han sido consultadas y que serán impactadas en sus actividades y modos de vida.

Un elemento sumamente llamativo —sobre el cual las autoridades no dicen nada— es que el Gobierno Regional del Cusco invirtió 70 millones de dólares en la compra de los terrenos y, sin embargo, está excluido de la asociación empresarial del aeropuerto. De acuerdo al contrato, la fecha de culminación y puesta en operación del aeropuerto es el año 2019, lo cual significa que las obras debieron iniciarse el 2015. El consorcio Kuntur Wasi ha incumplido los plazos largamente, lo cual permitía aplicar una de las cláusulas de caducidad.



Foto: Grupo Propuesta Ciudadana.

Jueves, 9 de febrero del 2017.

## NOTA DE ACTUALIDAD

No es cierto lo que dice el Gobierno, que la única salida era suscribir la adenda en los términos planteados por la empresa. Tal como se ha explicado, sí existían alternativas en el marco de la ley, pues no cumplir con el cierre financiero o contravenir los plazos establecidos para ejecutar la obra son causas de caducidad del contrato. Lamentablemente, al firmar la adenda, el Gobierno está entrando en un callejón sin salida. Se ha mencionado que el consorcio hubiera recurrido al CIADI, que es un mecanismo de arbitraje internacional, si el Gobierno hubiera rescindido el contrato. Al respecto, es importante saber que el Perú ha ganado varios litigios con empresas inversionistas y, en este caso, había varios factores a favor del Estado peruano.

Finalizando con este punto se arribó a algunas conclusiones:

En este tema hay mucho que investigar y para empezar se debe interpe- lar al ministro Vizcarra en el Congreso. Se requiere un amplio debate nacional sobre las APP, en el Congreso y en todos los ámbitos sociales y políticos. Esta modalidad de inversión se ha vendido como una panacea frente a la ineficiencia y corrupción del Estado, pero es claro que no es así y más bien se ha convertido en un canal para asaltarlo y para la corrupción.

El aeropuerto es un anhelo del Cusco desde hace varias décadas y tiene como objetivo potenciar el turismo en la región y el país. Sobre esta iniciativa se han debatido diversas opciones de ubicación: Anta, Chinchero y Paruro. Frente a ellas siempre se ha encontrado la resistencia de intereses económicos centralistas. Hoy se ha obtenido un logro importante y es que existe un amplio consenso en la clase política y en los medios de comunicación sobre la importancia y la prioridad regional y nacional de la construcción del aeropuerto de Chinchero.

Sin embargo, la construcción del aeropuerto debe hacerse con un enfoque integral, lo cual significa incluir en el proyecto, por ejemplo, una carretera de Cusco a Chinchero y de Chinchero a Urubamba, además del diseño de un plan estratégico que permita adecuar la ciudad del Cusco y la región a las demandas y posibilidades que plantea el incremento significativo del turismo. Igualmente deben tomarse medidas apuntando a la conservación del “paisaje cultural” del que forma parte Chinchero en el Valle Sagrado, lugar en el que se ha decidido la construcción del Aeropuerto.

Jueves, 9 de febrero del 2017.

## NOTA DE ACTUALIDAD

**El gasoducto sur peruano**

El primer proyecto del gasoducto fue una iniciativa privada de Kuntur con un presupuesto de 1300 millones de dólares y el Gobierno de Humala decidió apoyar el proyecto mediante una norma. Posteriormente, el proyecto fue cuestionado por la presencia de Odebrecht, que compró Kuntur y solicitó 1200 millones de dólares al Estado hasta que consiguiera el cierre financiero, es decir, hasta que consiguiera los recursos de endeudamiento en firme para proseguir con el proyecto.

Petroperú y otras entidades encargaron una evaluación del proyecto de ingeniería y la consultora contratada calificó el avance como de nivel inicial. Al evaluar el proyecto en su conjunto y no solo la instalación de las tuberías, el costo alcanzaba los 4000 millones de dólares. La conclusión fue que esas condiciones no eran aceptables y que el Gobierno no participaría en el proyecto dada la alta inversión que demandaba para el Estado.

El Gobierno de entonces transformó el proyecto en una APP y convocó a una licitación, que fue ganada por Odebrecht. El monto del proyecto llegó a 7300 millones de dólares producto de la combinación del costo de las tuberías y del mantenimiento. Es necesario que se explique con la mayor claridad posible, las razones por las que el proyecto pasó de costar 1500 millones de dólares a más de 7328 millones de dólares en el nuevo contrato, incluso considerando el monto de las operaciones. Esto debe formar parte de las investigaciones sobre la corrupción de la empresa Odebrecht.

Uno de los cuestionamientos que se hace a la inversión en el gasoducto es que no existiría insuficiente oferta de gas; sin embargo, los recientes hallazgos demuestran que hay la disponibilidad necesaria para justificar su construcción. Es curioso que quienes ponen en duda el gasoducto no dicen nada frente al hecho de que una parte de nuestras reservas se compromete para la exportación, en función de los intereses de las empresas que las extraen.

Otro cuestionamiento es que habría insuficiente demanda para sustentar la inversión en el gasoducto. En el contrato se define como punto de equilibrio una demanda de 500 millones de pies cúbicos diarios. Sin embargo, un reciente estudio de Apoyo señala que la demanda actual es de 485 millones de pies cúbicos diarios y que la demanda potencial alcanza los 585 millones de pies cúbicos diarios.

Jueves, 9 de febrero del 2017.

## NOTA DE ACTUALIDAD

La incapacidad del consorcio liderado por Odebrecht para lograr el cierre financiero ha generado la caducidad del contrato. Es necesario que se expliquen las razones por las que se permitió el inicio de la obra sin haberlo alcanzado, pues esto es irregular en este tipo de contratos. A pesar de sucesivas postergaciones del plazo, el consorcio no logró el mencionado cierre y el Gobierno no tuvo más salida, a pesar de sus intentos, que declarar la caducidad del contrato y, por tanto, ejecutar la fianza.

Esta es una oportunidad para hacer modificaciones al contrato firmado por Humala y lanzar un proyecto integral que incluya la separación del etano para la petroquímica, el afianzamiento energético nacional y la masificación del uso del gas en el sur peruano. Sin duda es importante sancionar la corrupción promovida por Odebrecht y otras empresas brasileñas. La caducidad de contrato es un buen paso en esa perspectiva. Sin embargo, no debemos perder de vista que también existen intereses a los que nos les conviene la construcción del gasoducto y que están detrás de la campaña de desinformación sobre los alcances, condiciones y potencialidades de este proyecto.



Foto: Grupo Propuesta Ciudadana.

Jueves, 9 de febrero del 2017.

## NOTA DE ACTUALIDAD

Algunos temas de debate en relación con el gas son los siguientes:

- \* La estrategia de masificación del gas en el sur del Perú que cubra al conjunto de las ciudades y espacios rurales. Lima, Ica y otras regiones ya cuentan con abastecimiento.
- \* El pago justo de las regalías, para lo cual se debe acabar con la modalidad de re-exportación de nuestro gas.
- \* La evaluación de la corrupción existente en el proyecto y la determinación del perjuicio al Estado y la sociedad.
- \* Los gobiernos regionales y locales tienen que participar en las definiciones sobre el gasoducto.

Existe un problema estructural impuesto por la lógica del modelo económico neoliberal, que va más allá del tema específico del gasoducto, y es que el Estado peruano no es propietario del gas extraído. Una vez en la superficie, este es propiedad de las empresas, lo cual elimina la capacidad de decidir sobre el destino de nuestros recursos energéticos. Es necesario definir que la energía es un bien estratégico que debe manejarse como una política de Estado y no solo en función de los intereses privados. El desafío sigue siendo alcanzar la seguridad energética en el Perú. El gasoducto debe tener como uno de sus objetivos aportar a este logro. Se requiere una ley que permita dotarnos de un plan energético de mediano y largo plazo. Es evidente que esto no se puede lograr con un Ejecutivo que carece de una visión de país y, por ello, debe trabajarse desde el Congreso.

*Cusco, febrero de 2017.*