



1. PROYECTO PUCALLPA

INS presentó este Proyecto de Inversión a la Municipalidad Provincial de Coronel Portillo (MPCP), cuya población de 330 mil habitantes se moviliza usando mototaxi demostrando capacidad de pago con las tarifas más altas del Perú (S/. 3; 5; 10; 20), en función a la distancia recorrida.

El Proyecto se propuso en el marco del D.L. 1362 que promueve las Asociaciones Público Privadas (APP). A la fecha lo evalúa el Comité de Promoción de la Inversión Privada (CPIP), con el fin de suscribir el Contrato de Concesión para brindar el servicio por 20 años.

2. ANTECEDENTES

- a. Febrero 2020 presentamos la propuesta a la MPCP
- b. Marzo – setiembre 2020, Cartas de Intención con Metro de Medellín Ltda. y NEC de Colombia S.A. socios estratégicos para este Proyecto.
- c. Octubre 2020. Exposición en Pucallpa de los lineamientos del Proyecto. Opinión favorable, Carta del Alcalde.
- d. Octubre 2020 – marzo 2021. Estudios de Mercado, Ingeniería de Transporte, Ingeniería de Tránsito
- e. Marzo – agosto 2021. Modelado y diseño del **¡Error! No se encuentra el origen de la referencia.**, cumplimiento de los requisitos según la Directiva N° 004-2019-PROINVERSIÓN, “Gestión de Iniciativas Privadas”; Plan de Negocio y Modelo Financiero. Investigación de marcas y modelos de buses eléctricos, proveedores de servicios y presentación del proyecto a instituciones financieras.
- f. 14 junio 2021 Firma del NDA con COFIDE.
- g. 03 setiembre 2021, firma del NDA con DEG, subsidiaria de KFW, Banco de Fomento Alemán.
- h. 10 setiembre 2021, presentación del Expediente de la IPA en la mesa de partes de la MPCP.
- i. 15 setiembre 2021, Resolución de Alcaldía N° 370-2021-MPCP, constitución del Comité de Promoción de la Inversión Privada (CPIP).
- j. 30 setiembre 2021. Oficio N° 001-2021-MPCP-CPIP. Admisión a Trámite, declarado por el CPIP (cumplimiento de los requisitos del Reglamento del D.L. 1362).
- k. 13 diciembre 2021, Acuerdo de Concejo N° 1152021-MPCP, aprueba la Opinión de Relevancia de la Iniciativa Privada, por ser consistente con los objetivos y lineamientos del Plan de Desarrollo Urbano de la Ciudad.



3. MODELO DE NEGOCIO

El D.L. 1362 que promueve las APP, permite que el privado con experiencia y capacidad financiera proponga al Poder Ejecutivo, Gobierno Regional o Provincial una Iniciativa Privada Autofinanciada (IPA) o una Iniciativa Privada Cofinanciada (IPC), buscando solucionar un problema de infraestructura o de servicios públicos y recupere su inversión mediante el pago de tarifas, obteniendo una Concesión de largo plazo.

El cierre comercial ocurre cuando la Entidad Pública Titular del Proyecto, firma el Contrato de Concesión con la Sociedad de Propósito Especial (SPE), la nueva persona jurídica que debe constituirse, exclusivamente para este objeto social, asume el endeudamiento sin antecedentes operativos y crediticios.

Habiendo transcurrido la etapa de Planeamiento y Programación, nos encontramos en la fase de Formulación, luego la Estructuración (Declaratoria de Interés) y finalmente ir a la Convocatoria. Si no hubiera ningún tercer interesado, se producirá el cierre comercial (firma del Contrato de Concesión) en mayo próximo. Al cierre comercial debemos tener el cierre financiero, como condición para la firma de la Concesión. En el caso de Pucallpa estamos trabajando a la vez con COFIDE y DEG, con la intención de financiamiento.

4. ¡Error! No se encuentra el origen de la referencia.

La solución al problema de transporte en Pucallpa se ha planteado con un sistema integrado de rutas (una troncal y 5 alimentadoras), servicio con estándares elevados de calidad en gestión de flota, recaudo, seguridad vial, bioseguridad y 73 buses eléctricos *made in Germany* que aseguran alta tecnología, expectativa en el ciclo de vida útil de la batería, monocasco chasis – carrocería ligera y motor electromagnético, suspensión y frenos; así como la autonomía para el recorrido diario. El mantenimiento programado y el predictivo quedan garantizados por el fabricante, con una planta de ensamble en Perú. Además, se construirá un Electro terminal con estación de carga, estacionamiento de buses, talleres, comedor y centro de control.

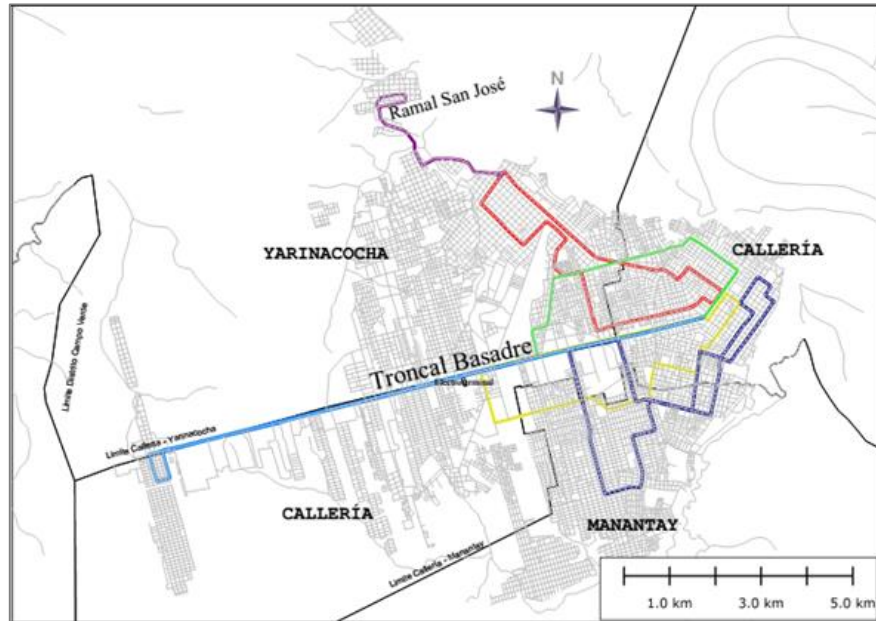


Gráfico N° 1. Diseño de la red vial del SIT de Pucallpa

El presupuesto de inversión es de USD 27 millones, y se estructurará 25% con private equity y 75% de endeudamiento. El proyecto de inversión demuestra viabilidad técnica y económica y produce altos rendimientos expresados en el flujo de efectivo permitiendo pagar con holgura las reinversiones, costos operativos, tributos, servicio de la deuda y dividendos a sus inversionistas. El modelo financiero arroja un VAN económico USD 4.0 M; TIRE 17%; sustentado en simulaciones de MonteCarlo.

5. MODELO PARA IMPLEMENTAR SISTEMAS DE TRANSPORTE URBANO SOSTENIBLES EN OTRAS CIUDADES DEL PERÚ

El MTC cuenta con un organismo adjunto denominado PROMOVILIDAD (Programa Nacional de Transporte Urbano Sostenible), creado por D.S. 027-2019-MTC con la finalidad de:

- Contribuir a mejorar las capacidades institucionales y técnicas de los gobiernos locales
- Apoyar en el planeamiento, la formulación de estudios y expedientes técnicos de inversiones y acciones en transporte y tránsito.
- Impulsar la ejecución de acciones e inversiones que resulten del planeamiento del transporte urbano.



Sin embargo la administración de PROMOVILIDAD no ha explotado esta oportunidad que tienen las ciudades para modernizar sus sistemas de transporte y crear ciudades con mayor productividad económica, calidad de vida para sus ciudadanos eliminando el material particulado de las emisiones de los vehículos de motor térmico que genera daño a la salud pública, y las emisiones de CO₂ que contaminan el ambiente¹. De esta forma, INS propone el modelo de la IPA para realizar estos planes de desarrollo con economías basados en descarbonización.

6. ESTRATEGIA

Se necesita que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones impulse los convenios de Cooperación Interinstitucional con ciudades como Piura, Chiclayo, Trujillo, Chimbote, Cusco, Ica, Arequipa, entre otras, financiar los estudios de Movilidad Sostenible y los gobiernos locales promover concesiones de largo plazo (20 años) para implementar Sistemas Integrados de Transporte Urbano con buses eléctricos, integración tarifaria con pago electrónico, recaudo único y sistemas de fideicomiso para garantizar los recursos dinerarios por ingresos, gastos operativos, reinversiones, pago del servicio de deuda y dividendos a los operadores concesionarios.

La clave es la generación de modelos de negocio sostenibles atractivos para ser financiados por instituciones mundiales que apoyan proyectos ecológicos. Hay que mencionar que modelos de iniciativa pública como El Metropolitano no son sostenibles y han creado crisis legal, técnica y financiera, que hacen insostenible el sistema y susceptible de fallar en cualquier momento.

Lima, 09 de marzo del 2022



INGENEGOCIOS

.....
Ing César Arévalo Pardo
GERENTE GENERAL

¹ El Informe referencial comisionado por el Banco Interamericano de Desarrollo, BID, bajo la cooperación técnica regional que sostiene con varios países y ciudades de la región Latinoamericana y El Caribe; realizado en el 2020, para el Ministerio de Energía y Minas del Perú, en una de las conclusiones orientadas a declarar la viabilidad económica, establecer que los modelos de negocio y mecanismos de financiación, tiene que ver con el análisis de reducción de gases efecto invernadero (GEI), demostrándose que una flota de 100 buses eléctricos reduce hasta 103,339 toneladas métricas de dióxido de carbono, CO₂ equivalente, durante 14 años de operación que es el horizonte mínimo recomendado para la vida útil de un proyecto con buses eléctricos. Esto representa 88% menos emisiones que los buses diésel y 89% menos que los buses a gas natural. Fuente BID