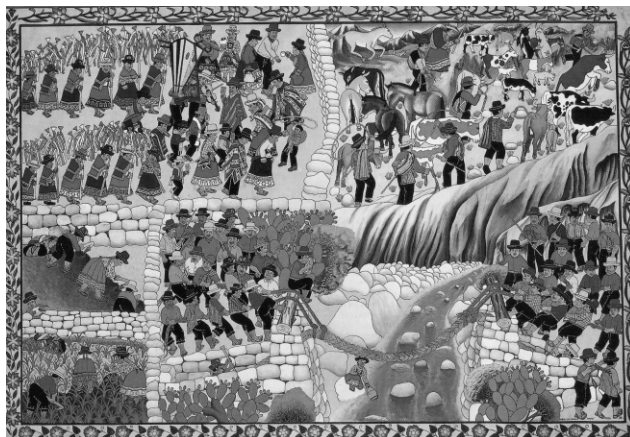


TEMA CENTRAL: ALGUNAS PROPUESTAS ECONÓMICAS



LA DEUDA EXTERNA Y LA CREACIÓN DE UN FONDO DE FIDEICOMISO

Una propuesta para el nuevo gobierno

HUZO LEZAMA COCA

RESUMEN

EL AUTOR PLANTEA COMO PROPUESTA DE POLÍTICA ECONÓMICA AL GOBIERNO ENTRANTE LA CONSTITUCIÓN DE UN FONDO INTANGIBLE CON UNA PROPORCIÓN DEL FUTURO SERVICIO DE LA DEUDA, PARA CONTRIBUIR A ALIVIAR ALGUNOS PROBLEMAS DE LA ECONOMÍA NACIONAL, COMO POR EJEMPLO LA DEFICIENTE INFRAESTRUCTURA PÚBLICA.

PALABRAS CLAVE: ECONOMÍA INTERNACIONAL - DEUDA EXTERNA - POLÍTICA ECONÓMICA - FIDEICOMISO.

INTRODUCCIÓN

Desde que en 1992 se agudizara el problema del pago de la deuda externa, ha sido en el quinquenio 2001-2005 en donde se ha sentido una menor presión, fundamentalmente por dos motivos. Primero, por la existencia de recursos, ya sean internos o externos de los gobiernos latinoamericanos, y, segundo, por la forma como se ha paliado el peso del servicio a través de mecanismos, como la emisión de bonos soberanos.

Sin embargo, los problemas de la deuda exterior no sólo siguen latentes, sino que se están incrementando peligrosamente, y no sólo en la evolución de sus niveles, sino también porque las fuentes de financiamiento, a quienes generalmente acudimos, son poco accesibles para llegar a acuerdos de alivio, debido a la rigidez de sus estatutos o reglamentos.

Los niveles de endeudamiento se han incrementado durante el último quinquenio, hemos pasado de un saldo adeudado de \$ 18 967 millones en el 2001 a \$ 22 279 millones en el 2005, lo cual representa un incremento de 17%. Podría deducirse que este nivel de endeudamiento está ligado a las tasas positivas de crecimiento de la economía nacional.

Sin embargo, como lo hemos manifestado en anteriores oportunidades¹, los endeudamientos que se adquirieron no se dirigieron fundamentalmente a programas o proyectos fructíferos, sino que fueron destinados a programas de escasa rentabilidad económica y, también, para pagar acreencias que el Tesoro Público no podía solventar.

Las concertaciones realizadas por el Estado durante el período mencionado se han sumado, evidentemente, a las inversiones que el sector privado, tanto nacional como extranjero, ha realizado, principalmente en el sector minero, energético y de servicios. Esto ha proporcionado una gran liquidez que, a la luz de los hechos, ha permitido una posición positiva de la mayoría de las variables macroeconómicas.

Aunado a lo anterior, la política para aliviar el pago de la deuda ha funcionado con la toma de más deuda a través de los bonos públicos. En consecuencia, lo que esta política ha conseguido es encarecer el servicio. La proyección para el quinquenio 2001-2005 arrojaba un monto de \$ 10 762 millones², según cifras del Ministerio de Economía y Finanzas, pero lo que en realidad se ha cancelado es la suma de \$ 13 593 millones, fundamentalmente, por el prepagado a los miembros del Club de París realizado en agosto del 2005, el que totalizó un monto de \$ 1 555 millones.

Este manejo financiero complica al siguiente gobierno, al heredar éste — objetivamente— un pago que debe realizar en el quinquenio 2007-2011³, por un monto de US \$ 12 663 millones. El nuevo gobierno tendrá dos alternativas evidentes: cumplir con los compromisos de pago pendientes o inclinarse por el camino trazado por los gobiernos anteriores, el cual fue aceptado gustosamente por los organismos internacionales y los países industrializados; es decir, recurrir al mercado interno y externo a través de bonos soberanos para poder cancelar sus obligaciones. Ése es el legado que este gobierno y los anteriores le dejan al sucesor, la disminución de la presión presupuestal en el servicio de la deuda no parece muy clara para los próximos años, en cambio sí un mayor endeudamiento futuro. Esta serpiente financiera amenaza a las generaciones futuras, sobre todo si los flujos de financiamiento comienzan a disminuir como consecuencia de la desaceleración de la economía mundial. No olvidemos que la imposibilidad de pagos o *default*, como algunos la llaman, repercute negativamente en el bienestar de las grandes mayorías y, por ende, también en su solución, la que muchas veces es costosa y sin resultados positivos y concretos.

Presentamos, a continuación, una propuesta que bien podría ser asumida por el nuevo gobierno, la cual consiste en crear un fondo intangible con una proporción del futuro servicio de la deuda, para contribuir a aliviar algunos problemas de la economía nacional, como por ejemplo la deficiente infraestructura pública. Pero antes, haremos una breve revisión de la deuda externa en el mundo y la pesada carga que ésta representa, para después adentrarnos en la problemática nacional.

I. LA CARGA DE LA DEUDA EXTERNA

Como es de conocimiento, los gobiernos de los países en vías de desarrollo cuentan con limitadas capacidades de financiación del gasto público. En la mayoría de países latinoamericanos existe baja presión tributaria, debido a que se tienen bases impositivas escasas, se grava mucho al consumo y poco a la propiedad y a la renta. El problema tributario radica en que casi la totalidad de la población tiene niveles bajos de renta, sumado a problemas de escasa o nula recaudación por las economías de autoconsumo, la economía sumergida, el poder de los grupos de mayores ingresos (que frena cualquier intento de gravar sus fortunas) y los escasos medios de los que la Hacienda Pública dispone para controlar las operaciones realizadas, son razones de la baja recaudación. Ello implica presupuestos reducidos que sólo permiten cubrir una parte de las necesidades básicas en educación, sanidad, agua potable, infraestructuras, etc.

A este presupuesto reducido se añade la carga de la deuda externa, que compromete en muchos países hasta la décima parte del PIB. Tal magnitud perjudica aún más a otras partidas presupuestales, muy en especial a los gastos sociales en sanidad, educación e infraestructura.

1. LA DEUDA EN EL MUNDO

La deuda externa es un problema global de las últimas décadas que afecta fundamentalmente a gran parte de los países en desarrollo; es vista como la cercenadora de sus posibilidades de crecimiento, cuyas secuelas se expresan en el deterioro de la calidad de vida de sus pobladores, en tanto que, para pagar el principal y el interés de la deuda, se utilizan recursos de la población reduciendo gastos en áreas como infraestructura y servicios sociales con los que posiblemente se mejorarían las condiciones de vida de la población.

Y es que la deuda es más que la búsqueda del disfrute en el presente de los recursos que se espera disponer en el futuro. En primer lugar, porque todo endeudamiento tiene ciertos riesgos, pues no es posible predecir con exactitud qué beneficios se obtendrán con los recursos invertidos. Sería necesario que las esperanzas depositadas en el capital prestado se materializaran, tal y como se previó en el momento de endeudarse. Además, en el caso de los préstamos transfronterizos se corre el peligro de incentivar positivamente las fluctuaciones en el tipo de cambio, pues, por lo general, los pagos de deuda se fijan en moneda extranjera, bien en dólares americanos o bien en la moneda del acreedor.

Además, en caso de que la información disponible en el momento de endeudarse no sea exacta, existe el riesgo de que las esperanzas con las que se constituyó la posición deudora se transformen en una abultada carga para las economías nacionales. Por otra parte, la deuda emitida por Estados del Tercer Mundo, en préstamos corrientes o bonos

soberanos, es penalizada en los mercados internacionales con gran compromiso para el país. En otras palabras, los Estados altamente endeudados deben pagar un retorno en capital al que se añaden unos intereses muy elevados, puesto que el acreedor nunca invertiría en un activo de mucho riesgo si no fuera para recibir un importante premio en caso de cobro, ese premio o sobrecosto financiero lo conocemos como el *spread*.

Por eso, el acceso al crédito exterior resulta difícil y caro en exceso. País que soporta cargas considerables de endeudamiento se ve en dificultades de acceder al crédito internacional y de disponer de nuevos recursos. De manera tal que sólo puede acceder a ellos asumiendo costes que están más allá de las tasas del mercado internacional. La carga de los intereses se incrementa de tal forma que, en algunos casos, llega a superar al principal; los Estados acaban endeudándose, no para coadyuvar a su crecimiento económico, ni para crear infraestructuras, sino para hacer frente a una deuda creciente y no quebrar.

La escasez de los recursos financieros convierte, también, al crédito interior en un lujo caro e inaccesible. En consecuencia, las posibilidades de crear un tejido de pequeñas empresas, capaces de crear empleo y actividad, así como de potenciar el desarrollo autónomo y autosostenido, son limitadas. Es un hecho demostrado que esto lleva a la desconfianza del gran ahorrador nacional respecto al sistema financiero de su país, eligiendo, en muchos casos, llevar sus fondos a mercados más seguros, lo que agrava aún más el problema de financiamiento de la economía nacional.

La deuda debe verse como un flujo y no como un fondo, los saldos van acumulándose a lo largo de los años, en gran parte por la idea incorrecta, extendida en la década de los 70 del pasado siglo, según la cual “los Estados no quiebran”. Esta idea llevó a los acreedores a una excesiva generosidad como prestamistas, y llegó un momento en el que muchos países entraron en la trampa del endeudamiento al solicitar nuevos préstamos para hacer frente a la deuda.

Esto afectó de una manera especial a América Latina en los años ochenta, mientras que en los años noventa, tiene una especial incidencia en África. Gran parte de la deuda latinoamericana se concentra en países catalogados como grandes, con una gran cantidad de deuda, pero con economías que, con vaivenes de auge y crisis, responden a los duros esquemas financieros que le impone la comunidad financiera internacional. Mientras tanto, en África, el volumen total de la deuda no es muy elevado, pero sí lo es en términos relativos, y afecta con mayor rigor a sus débiles economías.

La responsabilidad de la crisis de la deuda en el mundo, que es arrastrada ya por más de dos décadas, habría que repartirla entre acreedores y deudores, pues ambos han actuado de forma irresponsable y poco precavida.

Una de las principales consecuencias económicas es la escasa inversión privada que llega al mundo en desarrollo. Al margen de algunos Estados asiáticos y latinoamericana-

nos, el resto de los del sur tiene un acceso muy limitado a los recursos privados, pues el dinero busca países y economías estables y sólidas, algo que éstos no pueden ofertar. No aparece como solvente quien tiene acumuladas cantidades ingentes de deuda pendiente y, sobretodo, quien tiene dificultades para su cancelación.

Para ser destino de las inversiones privadas, los países deben contar con estructuras políticas, sociales y culturales suficientes, y ser sujetos de la confianza internacional; en ello no colabora el peso de la deuda externa.

2. LA DEUDA EXTERNA DEL PERÚ

La deuda pública externa de mediano y largo plazo de nuestro país asciende a \$ 22 279 millones. Presupuestalmente, el servicio de la deuda absorbe aproximadamente el 30% de los gastos del gobierno central.

Como se puede ver, asistimos a una crítica situación en la cancelación del servicio de la deuda externa, pero éste es un problema que se arrastra desde hace varias décadas. Se han planteado diversas políticas para tratar de disminuir la pesada carga en la que se ha convertido esta variable en el desarrollo de la economía nacional; a pesar de ello y de las supuestas reestructuraciones exitosas, el servicio de la deuda continúa siendo una carga excesiva sobre los hombros de los habitantes de esta nación.

Durante estos últimos cinco años se refleja con mayor claridad la mala renegociación realizada en la década de los 90. Esto por el abultado servicio que se ha venido cancelando y por su proyección, que se ha dejado para los próximos años. Esta situación, que supera las posibilidades de acumulación de la economía nacional, ha sido agudizada por el manejo ortodoxo de este gobierno.

Como lo manifestamos en otras ocasiones, el problema radica en que se piensa que la solución gubernamental para lograr el crecimiento de la economía o cubrir los desequilibrios fiscales, provocados fundamentalmente por el pago del servicio de la deuda y, también, por las necesidades de infraestructura, es la de seguir endeudándose en el exterior. Esta política ha sido puesta en práctica no sólo en el actual mandato, sino que viene siendo una constante en la mayoría de los gobiernos anteriores⁴. “Atraer inversiones” es la frase más usada por los actuales candidatos al sillón presidencial en el 2006.

Debido a esa concepción, las metas de la política económica de los gobiernos se han basado en la búsqueda incesante de recursos externos, que en épocas anteriores —hasta la década de los 80—, han sido esquivos, pero que en años de bonanza, como éstos, son otorgados por el mercado financiero internacional, facilitados por la condición de excelentes pagadores que tenemos en ese mercado. Y son los propios organismos internacionales los que avalan y propician este tipo de “Financiamiento para el Desarrollo”,

argumentando que esto es parte constitutiva del proceso de globalización de la economía mundial⁵.

La fácil solución de inyectar más dinero a una economía como la nuestra, a través de los préstamos externos, resulta peligrosa. A mayor financiamiento externo mayor es nuestra deuda, debido a que las concertaciones son destinadas a proyectos sociales de escasa o nula rentabilidad, o a otras que tienen el cargo de préstamos de libre disponibilidad que, como lo explicamos en otras ocasiones, se emplean para pagar deuda adquirida anteriormente⁶.

Frente a ello el gobierno tiene la misión de buscar y plantear algún mecanismo que disminuya la pesada carga que significa su servicio. A pesar de esta necesidad, lo único a lo que el gobierno de turno ha recurrido es al llamado reperfilamiento, para postergar el pago y adelgazar el servicio de la deuda de los próximos dos o tres años, en los cuales ésta tenía un pronunciamiento más álgido. Sin embargo, ello no reduce el real peso de la deuda.

Si no pensamos en soluciones novedosas y profundas, es probable que, como lo han manifestado algunos analistas, corramos el riesgo de sumar un quinquenio más a nuestra desesperación y desesperanza, que ya lleva varios años a cuesta. Justamente, el objetivo de este estudio es la búsqueda de una alternativa que aporte con el desarrollo de la economía nacional.

II. ALTERNATIVAS DE ALIVIO

1. REPROGRAMACIÓN

Es la alternativa que los países deudores han usado con mayor frecuencia frente a sus dificultades financieras, y el Perú no es la excepción.

Las denominadas reprogramaciones ortodoxas se han dado desde siempre, particularmente las podemos encontrar en las décadas de los 70, 80 y 90, las mismas que atacan dos fuentes de financiamiento: el Club de París y la banca comercial. Al margen del alivio momentáneo de uno a tres años, las reprogramaciones sólo han contribuido a incrementar el stock de deuda. Así de \$ 945 millones, en la década del 70, pasó a \$ 6 044 millones, en la década del 80, y llegó en los 90 a \$ 18 934 millones. A nuestro entender, esta clase de acuerdos no son favorables para la economía nacional, a tal punto que ya nadie quiere hablar de esto, ni siquiera los propios organismos internacionales.

2. OTROS MECANISMOS DE PAGO

En el Perú hay suficiente conocimiento e información sobre las conversiones y canjes de deuda externa, ya que existe una experiencia acumulada en los últimos 20 años en el afán de encontrar una salida para esta carga tan pesada. A continuación se hace un listado de las experiencias más importantes para el caso peruano⁷.

- a) El sistema de pago de deuda con productos (SPP).
- b) Conversión de deuda por inversión (CDI).
- c) Conversión de deuda por privatización (CDP).
- d) Conversión de deuda en donación (CDD Primera etapa).
- e) Conversión de deuda en donación (CDD Segunda etapa).
- f) Constitución de fondos contravalor.

Estos mecanismos no han tenido trascendencia, ninguno de ellos ha logrado una disminución sustantiva del peso de la deuda en la economía nacional.

III. FIDEICOMISO COMO ALTERNATIVA

Ante tantas dificultades que ocasionaban las reprogramaciones ortodoxas y el magro resultado de las múltiples alternativas que se habían planteado hasta ahora, apareció una propuesta que, al parecer, era una esperanza frente a la deuda y a la implementación de infraestructura económica y social en los países de América Latina.

La propuesta fue presentada por el actual régimen a los 19 países que integran el Grupo de Río, en su XVII Cumbre realizada en la ciudad del Cusco en el 2003. Uno de los aspectos de la amplia propuesta peruana, para facilitar y mejorar el flujo de recursos hacia América Latina, sugiere que los acreedores de estos países reinviertan el 20% de la deuda exterior en proyectos de infraestructura, vitales para estas naciones. Dicho planteamiento, al parecer, recibió el respaldo de los organismos internacionales; es así que los directivos del BID, la CAF y la CEPAL coincidieron en que la propuesta era imaginativa y realista, y que podría ser bien acogida por el Club de París y otros tenedores de deuda latinoamericana.

Este mecanismo permitiría, por ejemplo, la construcción de obras viales necesarias para mejorar el flujo comercial entre los países de la región, lo que supondría un fuerte respaldo a la recuperación de un crecimiento económico sostenido y de calidad.

Al finalizar la XVII Cumbre del Grupo de Río, se proclamó la declaración de la agenda estratégica para la acción, tanto sobre los problemas que confronta la región, como sobre la forma de proyectar mejor su participación conjunta en el sistema internacional. Dicha

declaración se divide en cinco temas, uno de ellos es la Gobernabilidad Democrática, dentro del cual se encuentran los mecanismos financieros innovadores para tal fin.

Está claro que tales mecanismos deben orientarse a incrementar recursos, a ampliar el uso de los que se hallen disponibles y a diversificar las opciones de política financiera, con el objeto de mejorar directamente el nivel de vida de la población. Es aquí donde se encuentra la propuesta de crear un fideicomiso regional, promoviendo proyectos de inversión privada para el desarrollo de obras de infraestructura pública.

Una de las directrices que se adoptó en el Consenso del Cusco fue la de instruir a los Ministros de Finanzas de los países latinoamericanos para que convoquen a un grupo de expertos gubernamentales de alto nivel que, con la participación de los organismos regionales e internacionales pertinentes, analicen la propuesta presentada y, dentro de un plazo establecido, determinen su viabilidad y las acciones a seguir. Hecho esto, los ministros de finanzas adoptarán una decisión con miras a su negociación.

Lo novedoso de este fideicomiso es que estos fondos los dispondría el sector privado de tales países para financiar la infraestructura pública en concesiones u otros mecanismos que no cuenten con el techo fiscal del gasto anual, que siempre es un efecto limitante a la inversión. Todo esto lo veremos más adelante.

Seguidamente vamos a explicar la definición, elementos, características y tipos de fideicomisos, para que se pueda tener una idea más amplia de cómo se constituiría la propuesta.

1. EL FIDEICOMISO

a) Definición

El fideicomiso es un instrumento de uso muy extendido en el mundo, se define como una operación financiera cuya realización involucra la intervención de tres sujetos o individuos. En general se define como un contrato en el cual un sujeto le transmite la propiedad de determinados bienes a un segundo sujeto y, este último, la ejerce en beneficio de un tercero, a quien se designa en el contrato, hasta que se cumpla un plazo o condición. Para explicar más detalladamente en qué consiste esta operación, vamos a definir a cada sujeto y la función que realiza dentro de la misma.

b) Elementos del fideicomiso

- Fideicomitente.- Es el sujeto que destina o transmite ciertos bienes o derechos a un fin lícito y determinado, este sujeto es quien estipula las condicio-

nes del contrato. También se le conoce con los nombres de fiduciante, constituyente o cedente.

- **Fiduciario.**- Es la institución financiera a la que se le transmite la titularidad sobre los bienes o derechos en carácter de propiedad fiduciaria, con la obligación de darles el destino previsto en el contrato y realizar sólo aquellos actos exigidos para el cumplimiento de este fin. También se le conoce con el nombre de fideicomitido. Un fiduciario puede ser una institución financiera de crédito, de seguros, de fianzas, casa de bolsa, sociedades financieras de objeto limitado, almacenes generales de depósito o Banco del Ahorro Nacional y Servicios Financieros (BANSEFI).
- **Fideicomisario.**- Es el destinatario final de los bienes o derechos de acuerdo a las condiciones estipuladas en el contrato. El requisito es que sea una persona física o moral capacitada legalmente para recibir el beneficio de un fideicomiso.

Retomando el desempeño de cada sujeto, podemos decir que por virtud del contrato de “fideicomiso”, el fideicomitente entrega su patrimonio (fondos, bienes, derechos, etc.) al fiduciario para que éste los administre y cumpla con las finalidades, de acuerdo al propósito determinado en el contrato. Una vez que éstas sean cumplidas, las destina, junto a los provechos aportados o los que se hayan generado, a favor de otra persona que se denomina fideicomisario.

La figura del fideicomiso puede ser utilizada para múltiples objetivos. Cuenta con la ventaja de que permite armar estructuras jurídicas que se ajustan de forma muy precisa al objetivo buscado.



Para ser válido, el contrato de fideicomiso debe constar por escrito, independientemente de que su origen sea un acto entre vivos o una disposición testamentaria. Además de este requisito, el fideicomiso deberá reunir las formalidades que se requieran para transmitir la propiedad de los bienes fideicomitados.

Si el fideicomiso recae sobre bienes muebles, surtirá efecto contra terceros desde que el fideicomiso fuere notificado al suscriptor del título. Si es un título nominativo, desde que sea endosado a la fiduciaria y se anote en los registros que con ese fin se lleve, o si se trata de algún otro bien o de títulos al portador, si se trata de un crédito no negociable o de un derecho personal, desde que se encuentre en poder del fiduciario.

La utilización del “fideicomiso” permite al inversor invertir su capital en un negocio manejado por un experto, que deberá actuar con la prudencia y diligencia del buen hombre de negocios, en retribución a la confianza depositada en él y comportándose como el nuevo propietario que procederá en defensa de los bienes fideicomitados y los objetivos del fideicomiso. Sin embargo, el fiduciario tendrá el dominio de los bienes, con la limitación de que podrá realizar sólo aquellos actos necesarios para el cumplimiento del fin para el cual se constituyó el fideicomiso. Si no es así, el fiduciante puede exigir la retribución por los daños y perjuicios causados.

c) Características del fideicomiso

- Es consensual, ya que produce efectos desde que las partes manifiestan recíprocamente su consentimiento, resultando la entrega del patrimonio en propiedad un acto de ejecución del convenio, cuya falta autoriza a reclamar la entrega y el otorgamiento de las formalidades que imponga la naturaleza del patrimonio.
- Es bilateral, pues genera obligaciones recíprocas para el fideicomitente quien debe entregar el patrimonio y la remuneración del encargo, y para el fiduciario que debe administrar el patrimonio de acuerdo con las disposiciones de la convención.
- Es oneroso, ya que el beneficio que procura a una de las partes sólo le es concedido por una prestación que ella le ha hecho o se obliga a hacerle y el constituyente del fideicomiso debe al fiduciario una comisión.
- No es formal, aunque en su constitución requiere escritura pública u otras formas determinadas, según la naturaleza de los bienes fideicomitados. No obstante, dada su importancia económica-lógica, su conclusión debe efectuarse en forma escrita, aun en documentos privados.

Finalmente, podemos manifestar que:

- El fideicomiso en la economía real garantiza la inversión y los resultados emergentes que de ella se esperan a partir de un proceso transparente, operaciones previsibles y pautas claras, considerando tanto intereses particulares como generales y relacionando, de una manera verdaderamente integradora, el comercio con la tecnología, la mano de obra y las finanzas.
- En materia económico-financiera, es necesario que los profesionales controlen el cumplimiento de los procesos y el grado de satisfacción obtenido (tiempo, calidad, precios, etc.).
- Los emprendimientos deben ser categorizados. Los parámetros más importantes son: la inversión, los plazos, los rendimientos y los riesgos asociados a las actividades. La evaluación podrá ser individual para cada emprendimiento y también para un conjunto de negocios (cada uno con individualidad propia), que conformarán una cartera de inversiones.
- La aplicación intensiva de los instrumentos financieros, como el fideicomiso, facilitaría la producción de operaciones en la economía productiva.
- Se facilitan las decisiones a tomar, tanto cuestiones particulares como generales. Los emprendedores considerarán los aspectos tecnológicos, comerciales, económicos, financieros, y los mercados internos, regionales y externos. El Estado tendrá en cuenta el crecimiento del producto, los niveles de ocupación, la calidad de empleo y la recaudación impositiva; los inversores se centrarán en el rendimiento y el riesgo de la inversión.
- Las entidades financieras pueden tomar parte activa en la constitución de los fondos fiduciarios, pero también otros entes, con la aprobación de las respectivas autoridades de aplicación, podrán asumir el rol de fiduciarios. De esta manera, se propiciarían los mecanismos de generación de capital y un vínculo más estrecho de la actividad productiva con las finanzas.
- Con el financiamiento de proyectos particulares y con la formación de un club de compras, consorcios y la presencia de licitaciones internacionales, pueden exportarse productos e importarse insumos y equipamiento.
- La utilización del fideicomiso debe partir de un diagnóstico de situación y de un cuidadoso análisis de los mecanismos que se deseen incluir en el contrato.

- Los diseños encubren una equilibrada y precisa estructura de incentivos para todos los participantes, deben ser consistentes con los antecedentes y la situación de cada uno de ellos. Un buen diseño no implica éxito.
- Problemas que presentan: falta jurisprudencia.
- El profesional en ciencias económicas debe jugar un rol integrador frente a este instrumento, identificando sus posibilidades de aplicación, tanto en lo relativo a la concepción estratégica como respecto a la operación de esquemas que puedan ser requeridos por corporaciones, pymes, asociaciones civiles, familias o personas.

Después de todo lo analizado, podemos notar que si bien la propuesta toma los conceptos básicos de un fideicomiso, ésta constituye un caso excepcional, ya que sería innovador dentro de este contexto que el fondo del fideicomiso se financie con el reciclaje del 20% del servicio de la deuda externa, como ya lo hemos explicado líneas arriba.

2. LA PROPUESTA

Visto ya en extenso lo que es un fideicomiso, podemos mencionar que este mecanismo resulta atractivo, no tanto para un alivio total en el servicio de la deuda, sino —más específicamente— para construir infraestructura económica y social que presupuestalmente no se puede dar.

Actualmente, cualquier inversión que se realice tiene que ser financiada, y el financiamiento se registra como déficit. Así, por ejemplo, cuando se construye una carretera en dos años que cuesta \$ 500 millones, ingresa al déficit de esos años. En cambio, si existiera un fondo fideicomiso de apoyo a la realización de obras de infraestructura, se podrían realizar grandes obras en el plazo, por ejemplo, de 25 años, que tomaría el pago del crédito. Ése fue el planteamiento que se hizo, y sobre eso se está trabajando. Es como hacer un *leasing* de una carretera e ir pagando por armadas durante 25 años.

En general, nadie se resiste a este tipo de opiniones. ¿Pero cómo se constituye el fondo de fideicomiso y quién lo respalda? Hay un problema de arquitectura financiera de por medio. Lo que se está buscando son fórmulas que permitan combinar recursos públicos con recursos privados para potenciar la capacidad de inversión. La CAF está trabajando en este campo, lo mismo el BID y el Banco Mundial. No es una utopía y no es demasiado complicado.

Según el estudio realizado por Oscar Ugarteche para la CAF, la propuesta de crear un Fondo de Fideicomiso Regional con el 20% del servicio de la deuda externa, que involucra a los 19 países que conforman el Grupo de Río, resultaría positiva desde el punto de vista

del esquema teórico, teniendo en cuenta que existiría un consenso entre los países miembros y los principales países acreedores del Club de París⁸.

Sin embargo, el mismo estudio revela que existirían algunas dificultades que harían poco viable el proyecto. En primer lugar la poca predisposición de países como Estados Unidos de Norteamérica y el Japón, en segundo lugar la negativa del FMI para vincular el servicio de la deuda a fondos de fideicomiso y, por último, lo insuficientes que serían los fondos provenientes del 20% de la deuda para cumplir las inmensas necesidades que, por ejemplo, en redes viales, aeropuertos y puertos requieren los países del Grupo de Río.

Nosotros pensamos que el reciclaje de los fondos del servicio de deuda puede constituir un gran avance para convertir la deuda externa en un vehículo de desarrollo económico, ya que su función principal, al ser concertada, no se cumplió y se volvió una carga para las economías nacionales y para sus magros presupuestos.

El mecanismo, como hemos podido apreciar, es factible; hay infinidad de esquemas y jurisprudencia al respecto. Como se menciona en la consultoría realizada por Oscar Ugarteche, existe o, por lo menos, el Grupo de Río tiene una idea de la necesidad de la creación de un Fondo de Fideicomiso Regional con el reciclaje de crédito del Club de París. El objetivo sería la construcción de obras de infraestructura y los participantes serían los países deudores del Grupo de Río, los acreedores del Club de París y un ente fiduciario (se propone al Banco Europeo de Inversiones). Las obras de infraestructura las programarían estos países, se aprobarían por un directorio en el ente fiduciario, pero ni los deudores ni los acreedores tendrían injerencia sobre los fondos.

Sin embargo, debemos precisar que se necesita de varios acuerdos y detalles para ejecutar satisfactoriamente un mecanismo como el descrito, tales como:

- En primer lugar, propugnar dentro del Grupo de Río, u otros grupos más pequeños como la CAN, la necesidad de seguir insistiendo en este mecanismo.
- Comprometer a los países del Club de París a que destinen más allá del 20% del servicio que perciben, única forma de hacerlo viable.
- Comprometer a la Corporación Andina de Fomento (CAF), órgano del grupo de la Comunidad Andina (CAN), para que actúe como el ente fiduciario del fideicomiso.
- Desligarse de las recomendaciones de los organismos internacionales que no ven en este mecanismo una salida viable al endeudamiento externo y a las posibilidades de financiar obras de infraestructura económica y social.

En nuestro caso, queremos describir cómo impactaría un mecanismo como el descrito, al involucrar la deuda que tenemos con el Club de París y frente a las necesidades de infraestructura de la economía nacional.

Haciendo un balance de las necesidades de redes viales, puertos y aeropuertos que tiene el país:

a) Redes viales

La red vial en el Perú está compuesta por más de 78 mil Km. de carreteras y está organizada en tres grandes grupos: carreteras nacionales, departamentales y vecinales. Estas rutas están a cargo de PROVÍAS, organismo descentralizado del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, quien tiene la función de mantener, y ampliar dichas vías.

Como podemos observar en el cuadro N.º 1, del total de 78 555 Km. de carreteras, sólo 11 074 están asfaltadas. Es decir, sólo el 14% de las carreteras están en buenas condiciones, el 86% se encuentran en proceso de construcción, mejoramiento y rehabilitación.

Por la necesidad de contar con nuevas carreteras, PROVÍAS formula, dentro del presupuesto público, gastos que siguen generando endeudamiento. Generalmente son el BID y la CAF los organismos que financian estas obras.

Cuadro N.º 1

SITUACIÓN DEL SISTEMA DE CARRETERAS NACIONALES

(En kilómetros)

Tipo de Superficie	Longitud
Asfaltadas	11 074
Afirmadas	17 097
Sin Afirmar	14 028
Trocha	36 356
Total	78 555

Fuente: Provias Nacional- MTC.

b) Aeropuertos

La Corporación Peruana de Aeropuertos de Aviación Comercial CORPAC S.A., es la que se encarga de la administración de servicios aeroportuarios en nuestro país.

Cuadro N.º 2

SITUACIÓN DEL SISTEMA DE AEROPUERTOS NACIONALES (Unidades)

Categoría	N.º Aeropuertos
Categoría II	9
Categoría III	6
Categoría IV	5
Categoría V	34
Total	54

Sin lugar a dudas es necesaria la implementación de la mayoría de los aeropuertos y aeródromos en el ámbito nacional. PROINVERSIÓN ya tiene en sus manos proyectos que contemplan la promoción de la inversión privada, y piensa entregar en concesión aquellos aeropuertos ubicados en los departamentos cuyos Gobiernos Regionales han manifestado, mediante firma de Actas de Trabajo con PROINVERSIÓN, su conformidad con el desarrollo del proceso. Éstos son los siguientes: Tumbes, Piura, Talara, Chiclayo, Chachapoyas, Tarapoto, Iquitos, Pucallpa, Anta-Huaraz, Trujillo, Cajamarca y Pisco.

Un sistema como el fideicomiso podría ayudar a los gobiernos regionales a financiar con menor presión la construcción, implementación y remodelación de sus aeropuertos.

c) Puertos

La red de puertos marítimos en la costa peruana está compuesta por 19 puertos a lo largo de nuestro litoral. En el norte: Cabo Blanco, Talara, Paita, Pacasmayo, Eten, Chicama, Salaverry, Chimbote, Besique, Casma y Huarmey. En el centro: Supe, Huacho, Chancay, Callao y Cerro Azul. En el sur: General San Martín, Matarani e Ilo.

Los puertos peruanos están bajo la administración de la Empresa Nacional de Puertos S.A. (ENAPU PERÚ), entidad descentralizada del Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú.

Sin duda, el puerto del Callao es el más importante del país, está ubicado en la zona central litoral peruano, dentro de la Cuenca del Pacífico, a la cual las rutas interoceánicas acceden cruzando el canal de Panamá y el estrecho de Magallanes. Sus instalaciones resultan actualmente insuficientes, tanto en capacidad como en tecnología, para afrontar el flujo diario de embarques y desembarques de productos nacionales y extranjeros. Así, por ejemplo, la descarga de un buque de 18 a 30 mil toneladas (capacidad mínima y máxima que el puerto puede administrar logísticamente) demora en promedio una semana, mientras que esta misma actividad toma dos o tres días en cualquier puerto extranjero.

Cuadro N.º 3

TRÁFICO DE NAVES

Terminales Portuarios	Alto Bordo		Menores	
	Mayores a 500 UAB		Menores a 500 UAB	
	Número	UAB Total	Número	UAB Total
Paita	297	4 755 903	432	17 654
Salaverry	131	2 291 737	517	5 127
Chimbote	37	504 446	0	0
Callao	2 138	34 925 111	4	890
San Martín	82	1 502 532	74	16 913
Ilo	29	386 750	203	24 130
Arica	25	149 024	356	115 800
Iquitos**	2	13 342	1 093	247 192
Chicama**	6	91 281	0	0
Supé**	25	162 262	0	0
Huacho**	4	47 493	0	0
Yurimaguas	0	0	238	64 232
Puerto Maldonado	0	0	218	218
Total	2 776	44 829 881	3 135	492 156

Fuente: ENAPU S.A.- Estadísticas.

** Alto Bordo Fondean en Bahía.

A pesar de ello, nuestro país ofrece una excelente ubicación geográfica para el desarrollo de puertos, en el centro de Sudamérica, con fácil acceso a mercados, como Asia Pacific Economic Cooperation (APEC), formado por 21 economías de la región Asia-Pacífico; Estados Unidos de Norteamérica, con quienes se está negociando un Tratado de Libre Comercio (TLC); la Comunidad Andina de Naciones, con más de 100 millones de habitantes y un PBI en conjunto de 250 mil millones de dólares.

3. El fideicomiso como mecanismo para mejorar las redes viales nacionales

Hemos querido mostrar las inmensas necesidades de infraestructura que tiene el país, las cuales en realidad no serán nunca cubiertas con dinero del sector público, vía impuestos.

Es sabido que necesitamos infraestructura para nuestro desarrollo, sin embargo los países acreedores saben que no pueden seguir otorgando más créditos sin el peligro de colapsar sus retornos crediticios.

Por un lado, el fideicomiso se presenta como una alternativa para que el país adquiera mayor dinamismo y, por otro, para que sus deudas futuras no corran ningún peligro.

La intención es demostrar que el fideicomiso puede funcionar y favorecernos, aliviando parte de los grandes problemas de la economía nacional. La información que hemos presentado es extensa y, para poder iniciar un análisis sobre sus posibilidades, nos centraremos sólo en las redes viales terrestres del país.

El financiamiento de las redes viales generalmente son para:

- Construcción y mejoramiento de carreteras y puentes.
- Conservación de carreteras.
- Rehabilitación de carreteras y puentes.

PROVÍAS es quien tiene a su cargo las actividades de preparación, gestión, administración y ejecución de proyectos de infraestructura de transporte de la Red Vial Nacional, así como de la planificación, gestión y control de actividades y recursos económicos que se emplean para el mantenimiento y seguridad de las carreteras y puentes.

De acuerdo a la información del cuadro N.º 4, PROVÍAS tiene una serie de obras, que han sido iniciadas en el 2005, pero que aún se culminarían en el transcurso de este año. Su costo total es de S/. 640,44 millones, equivalente aproximadamente a \$ 188,36 millones; se presume que su ejecución beneficiará a más de 7 millones de personas.

Cuadro N.º 4

**REHABILITACIÓN, CONSTRUCCIÓN Y MEJORAMIENTO DE
CARRETERAS Y PUENTES INICIADOS EN EL 2005
PROVIAS NACIONAL**

PROYECTOS	Longitud Total	Costo Total	Inicio	Término
		Millones S/.		
CARRETERAS				
Aguaytía-Pucallpa, Tramo 1: Aguaytía-San Alejandro	51.0 Km.	75.90	mar-05	ago-06
Aguaytía-Pucallpa, Tramo 3: Neshuya-Pucallpa	59.0 Km.	85.96	feb-05	jul-06
Lima-Canta-Unish, Tramo: Canta-Unish, Sector: Cochamarca-Unish	9.72 Km.	18.80	-	-
Pte. Paucartambo-Oxapampa	44.2 Km.	70.19	-	-
Jauja-Tarma	56.0 Km.	91.72	feb-05	oct-05
Ayacucho-San Francisco: Dv. Huanta-Tambo; Sector Dv. Huanta - La Quinua, Km. 0+000-Km. 28+000 (Inicio del Estudio en Dic 04)	26.0 Km.	29.65	mar-05	mar-06
Tarapoto - Juanjuí (Km.11+000 - Km.12+200)	1.2 Km.	2.00	2005	-
Ilave - Mazocruz	105.0 Km.	102.90	2005	-
Carretera Izcuchaca - Huancavelica	78.0 Km.	85.00	2005	-
TOTAL	456.12 Km.	562.12		
PUENTES				
Pte. Río Blanco	30.00 m	1.80	mar-05	jul-05
Puente Raither	94.10 m	8.50	2005	-
Puente Quebrada Honda	125.50 m	6.70	mar-05	oct-05
Puentes Plateritos y el Rubio	150.00 m	10.11	2005	-
Construcción 17 Puentes del Corredor Interoceánico Iñapari - Opto. Marítimo del Sur	1 glb	39.90	2005	-
Construcción Puente Independencia	52.04 m	2.54	2005	-
Reforzamiento y Ampliación del Puente Reque	150.00 m	8.77	2005	-
TOTAL	601.64	78.32		

Fuente: PROVIAS Nacional- MTC.

Si a los proyectos mencionados en el cuadro N.º 4, le agregamos los proyectos que PROVIAS tiene en cartera, y que su ejecución no puede darse por falta de financiamiento, encontramos que éstos suman \$ 84,39 millones, tal como se muestra en el siguiente cuadro:

Cuadro N.º 5

**ESTUDIO DE CARRETERAS EN CARTERA
PROVIAS RURAL**

Departamento	Total Kms	Costo Estudio Actualización (400 \$/Km.)	Costo Obra de Rehabilitación (17,000 \$/Km.)	Costo Total \$	Costo Total S/.
Ancash	726.60	290 638.40	12 352 132	12 642 770	43 617 558
Apurímac	356.73	142 692.80	6 064 444	6 207 137	21 414 622
Ayacucho	831.74	332 694.40	14 139 512	14 472 206	49 929 112
Cajamarca	334.38	133 753.20	5 684 511	5 818 264	20 073 011
Cusco	489.48	195 792.40	8 321 177	8 516 969	29 383 544
Huánuco	250.41	100 164.80	4 257 004	4 357 169	15 032 232
Huancavelica	265.28	106 110.80	4 509 709	4 615 820	15 924 578
Junín	464.68	185 870.40	7 899 492	8 085 362	27 894 500
Pasco	54.30	21 720.00	923 100	944 820	3 259 629
Puno	730.41	292 164.40	12 416 987	12 709 151	43 846 572
Madre de Dios	74.92	29 969.60	1 273 708	1 303 678	4 497 688
San Martín	270.88	108 353.20	4 605 011	4 713 364	16 261 106
TOTAL	4 849.82	1 939 924.40	82 446 787	84 386 711	291 134 154

PROVIAS Nacional- MTC.

En estas implementaciones vemos que gran parte del territorio nacional puede ser cubierto, de tal manera que se genere una mayor integración regional que permita un intercambio comercial más fluido, mayor producción y la aparición de nuevos mercados.

En tales circunstancias, las deudas con el Club de París se presentan como flujos ideales para un mecanismo como el propuesto. Si tomamos el servicio del Club de París 2007-2011, vemos que nos da un monto de \$ 3 232 millones, esto se puede ver detalladamente en el cuadro N.º 6.

Si existiera la voluntad del Club de París de destinar el 20% al fondo de fideicomiso a crearse, se tendría una suma ascendente a \$ 646 millones.

Este monto puede ser usado por PROVÍAS, no sólo para los 16 proyectos que actualmente se encuentran en ejecución, como lo hemos mostrado en el cuadro N.º 4, sino también para aquellos proyectos que se mantienen en portafolio y que, como lo hemos manifestado, no pueden ser ejecutados por falta de presupuesto o recursos externos (cuadro N.º 5). Si sumamos la necesidad de financiamiento de las obras de ambos cuadros tendríamos un monto ascendente a \$ 272,75 millones.

Cuadro N.º 6

DEUDA EXTERNA DE MEDIANO Y LARGO PLAZO CON EL CLUB DE PARÍS
Servicio Anual Proyectado- Período: 2007 – 2011
 (En Miles de US\$)

PERIODO	CLUB DE PARÍS				
	Amortización	Interés	Total	20% del Servicio	40% de Servicio
2007	360 401	224 944	585 345	117 069	234 138
2008	354 959	213 331	568 290	113 658	227 316
2009	336 164	200 182	536 346	107 269	214 538
2010	584 007	183 763	767 770	153 554	307 108
2011	620 639	153 573	774 212	154 842	309 685
TOTAL	2 256 170	975 793	3 231 963	646 393	1 292 785

Fuente: MEF – DGCP.

El fondo de fideicomiso podría ser más que suficiente para financiar estas obras; sin embargo, es evidente que, en relación a la gran necesidad de redes viales del país (cuadro N.º 1), estos proyectos son poco significativos, pues sabemos que la mayor parte de las vías peruanas son caminos afirmados construidos en base a tierra y ripio. La razón es obvia, la falta de financiamiento no permite ni siquiera realizar los estudios de nuevos proyectos.

Proponemos a la CAF como ente fiduciario, la cual podría actuar con un directorio formado por representantes del país deudor, de los países acreedores y de la CAF. Su funcionamiento o implementación lo ponemos en consideración en el anexo N.º 1.

Existe demasiada necesidad de infraestructura en la que se podría invertir estos fondos, las redes viales son sólo un ejemplo, también están los puertos y aeropuertos, como lo habíamos mencionado anteriormente.

Con lo importante que son los medios de transporte en el desarrollo económico de un país, nuestra propuesta contribuiría a aliviar estas deficiencias. Es por ello que, a pesar de haber planteado de manera inicial un 20%, podríamos aspirar a que este fondo se financie con el 40% del servicio de la deuda, esta decisión sólo estaría en manos de nuestros acreedores.

CONCLUSIONES

- Sin lugar a duda, existe la necesidad de financiar proyectos económicos y sociales; lo mostrado en este estudio demuestra tal deficiencia, que de ser cubierta por financiamiento externo complicaría aún más la situación de la deuda pública externa.
- Los países del Club de París pueden ayudar a financiar un fondo de fideicomiso que impulse la construcción de infraestructura económica y social para el país.
- Las negociaciones deben encaminarse a lograr que los países acreedores acepten su parte de responsabilidad en el endeudamiento del país.
- Algunos organismos internacionales ven con agrado esta iniciativa que no representa ningún peligro, sino por el contrario contribuyen a fines favorables para el desarrollo económico del país.
- El Grupo de Río y la CAN tienen que seguir impulsando ideas como la propuesta en este estudio.

- Lo mostrado puede comenzar con proyectos de redes viales, con la concurrencia de todos sus integrantes y con la participación de un ente como la CAF, de acuerdo al mecanismo propuesto.
- Es un tema que debe ser estudiado e implementado por el nuevo gobierno, y aunque esta propuesta no es la solución al caro servicio que nos corresponde pagar, por lo menos permite destinar fondos para la creación de infraestructura pública que tanta falta nos hace.

NOTAS

¹ Lezama Coca, Hugo: “Deuda Externa: Sin Solución a la Vista”. Revista de la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, *Tercera Época, Año 10, N.º 26, junio del 2005, Lima, Perú, pág. 166.*

² La proyección para el quinquenio 2001–2005 fue obtenida sumando el servicio cancelado en el 2001 y 2002 más el servicio proyectado en el 2002 para el periodo 2003–2005, según cifras publicadas por el Ministerio de Economía y Finanzas.

³ No tomamos el 2006 porque es el año en transición.

⁴ Lezama Coca, Hugo: “Deuda Externa: Sin Solución a la Vista”. Revista de la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, *Tercera Época, Año 10, N.º 26, junio del 2005, Lima, Perú, Pág. 165.*

⁵ Ídem.

⁶ Ídem. Pág. 166.

⁷ Para mayor detalle ver *Estudio de Investigación 2005: La Creación de un Fideicomiso Regional para el Desarrollo de la Infraestructura Pública, con los Fondos Provenientes de la Deuda Pública Externa, Lezama Coca, Hugo. Instituto de Investigaciones Económicas, Facultad de Ciencias Económicas, Universidad Nacional Mayor de San Marcos.*

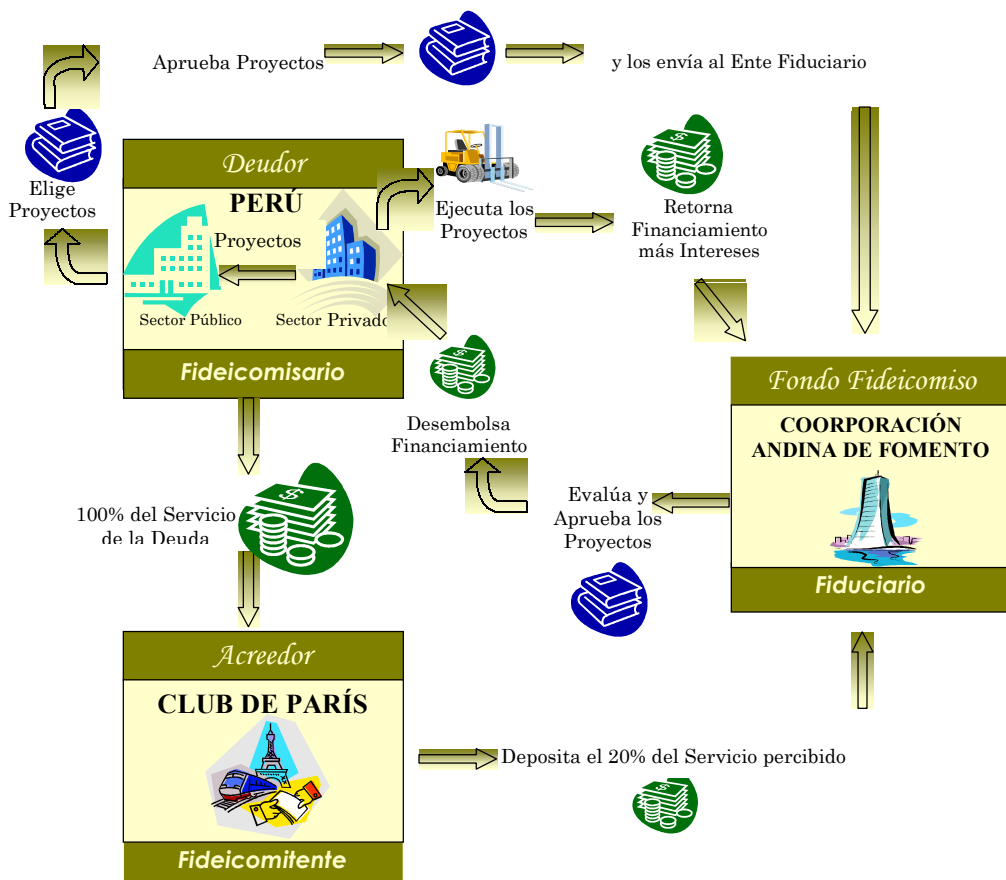
⁸ Ugarteche Galarza, Oscar: “Proyecto de Fondo de Fideicomiso Regional con el Reciclaje de Créditos del Club de París”. Informe final de la Consultoría financiada por la CAF. *Diciembre del 2003.*

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- LEZAMA COCA, HUGO: "DEUDA EXTERNA: SIN SOLUCIÓN A LA VISTA", REVISTA DE LA FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL MAYOR DE SAN MARCOS, TERCERA ÉPOCA, AÑO 10, N.º 26 DE JUNIO DEL 2005, LIMA, PERÚ.
- UGARTECHE GALARZA, OSCAR: "PROYECTO DE FONDO DE FIDEICOMISO REGIONAL CON EL RECICLAJE DE CRÉDITOS DEL CLUB DE PARÍS", CONSULTORÍA FINANCIADA POR LA CAF. [HTTP://WWW.COMUNIDADANDINA.ORG](http://www.comunidadandina.org) (PÁGINA WEB DE LA COMUNIDAD ANDINA).
- XVII CUMBRE PRESIDENCIAL DEL GRUPO DE RÍO. CUSCO-PERÚ, 23 Y 24 DE MAYO DEL 2003. ([HTTP://WWW.TERRA.COM.PE/NOTICIAS/CUMBRE/30523-8.SHTML](http://www.terra.com.pe/noticias/cumbre/30523-8.shtml)).
- OEI (ORGANIZACIÓN DE ESTADOS IBEROAMERICANOS): INFORME ELABORADO PARA LA OEI POR LA FUNDACIÓN ECONOMISTAS SIN FRONTERAS, 2005 MADRID-ESPAÑA ([HTTP://WWW.OEI.ES/](http://www.oei.es/)).
- BOLSA DE COMERCIO DE ROSARIO: HERRAMIENTAS ALTERNATIVAS DE FINANCIACIÓN. PARTE I: FIDEICOMISO. ARGENTINA, JUNIO DEL 2002. ([HTTP://WWW.BCR.COM.AR](http://www.bcr.com.ar)).
- [HTTP://WWW.MEF.GOB.PE](http://www.mef.gob.pe) (PÁGINA WEB DEL MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS)
- [HTTP://WWW.PROVIASNAC.GOB.PE](http://www.proviasnac.gob.pe) (PÁGINA WEB DE PROVIAS NACIONAL)
- [HTTP://WWW.MTC.GOB.PE](http://www.mtc.gob.pe) (PÁGINA WEB DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES)
- [HTTP://WWW.BCRP.GOB.PE](http://www.bcrp.gob.pe) (PÁGINA WEB DEL BANCO CENTRAL DE RESERVA DEL PERÚ)
- [HTTP://WWW.ENAPU.COM.PE](http://www.enapu.com.pe) (PÁGINA WEB DE LA EMPRESA NACIONAL DE PUERTOS S.A.)
- [HTTP://WWW.CORPAC.GOB.PE](http://www.corpac.gob.pe) (PÁGINA WEB DE LA CORPORACIÓN PERUANA DE AEROPUERTOS Y AVIACIÓN COMERCIAL S.A.)
- [HTTP://WWW.IPSNOTICIAS.NET](http://www.ipsnoticias.net) (PÁGINA WEB DE LA AGENCIA DE NOTICIAS INTER PRESS SERVICE -IPS)
- [HTTP://WWW.LA-BC.COM](http://www.la-bc.com) (PÁGINA WEB DE LATIN AMERICA - BUSINESS CENTER)
- [HTTP://WWW.MCX.ES/DGFINT/DEUDA/MARRUECOS/04.01%20RESUMEN%20PROG.PDF](http://www.mcx.es/dgfint/deuda/marruecos/04.01%20RESUMEN%20PROG.PDF)

ANEXO N.º1

FLUJOGRAMA DEL FONDO DE FIDEICOMISO
Propuesta para el Perú



Así funcionaría el fondo de fideicomiso; Perú pagaría el 100% correspondiente al servicio de la deuda al acreedor; en este caso el Club de Paris, luego este último depositaría el 20% al fondo.

Por otro lado, el sector privado presentaría sus proyectos de infraestructura al sector público, el cual se encargaría de evaluar la necesidad de estas obras y la factibilidad de la propuesta, una vez aprobados enviaría los proyectos al ente fiduciario, en este caso proponemos a la CAF, quien se encargaría también de llevar a cabo un proceso de evaluación y una vez aprobado, pasaría a desembolsar el monto solicitado.

Finalmente, el sector privado ejecutaría la obra y retornaría al fondo el préstamo más los intereses en un plazo pactado. Mediante este proceso el fondo iría creciendo y podría financiar más proyectos.

ANEXO N.º 2

MOVIMIENTO GENERAL DE VUELOS DEL PERÚ
(De enero a junio del 2005)

Aeropuerto	Movimiento de Carga		Movimiento de Pasajeros		Movimiento de Operaciones	
	Nacional	Internacional	Nacional	Internacional	Nacional	Internacional
Andahuaylas	0	*	3 697	*	413	*
Anta Huaraz	6	*	1 904		380	
Arequipa	713 871	0	172 375	83	3 669	14
Atalaya	0	*	2 195	*	301	*
Ayacucho	32 516	*	10 867	0	1 633	2
Cajamarca	200 585	*	25 294		1 413	0
Cusco	915 117	28 209	391 518	7 647	6 086	132
Chachapoyas	0	*	42	*	22	*
Chiclayo	201 449	0	51 763	19	2 309	19
Chimbote	0	*	382	*	110	*
Huánuco	0	*	3 679	*	310	*
Ilo	0	0	109	0	100	3
Iquitos	5 530 897	258 343	187 571	2 120	3 673	112
Jauja	11 405	*	364	*	95	*
Juanjuí	0	*	68	*	78	*
Juliaca	238 433	0	70 616	344	1 139	34
Lima	6 719 672	81 267 473	110 4375	1 405 869	19 739	15 064
Mazamari	4 740	*	2 017	*	307	*
Moyobamba	0	*	0	*	0	*
Nazca	0	*	92 312	*	23 268	*
Pisco	0	0	663	0	3 433	8
Piura	333 583	0	69 989	23	1 526	21
Pucallpa	938 863	7	69 925	85	5 234	24
Pto. Maldonado	330 214	0	67 392	45	984	15
Rioja	0	*	31	*	16	*
Rod. de Mend.	0	*	1	*	2	*
Saposa	0	*	0	*	0	*
Tacna	407 231	26757	62 435	1 998	1 250	50
Talara	0	0	75	0	141	0
Tarapoto	514 413	0	62 371	0	2 139	0
Tingo Maria	0	0	123	0	1 048	0
Tocache	0	*	219	*	226	*
Trujillo	83 872	0	56 707	94	1 946	28
Tumbes	33 785	0	23 433	7	418	10
Uchiza	0	*	0	*	0	*
Yurimaguas	0	*	2 686	*	795	*
Total Vuelos Nacionales e Internacionales	17 210 650	81 580 789	2 537 198	1 418 334	84 203	15 536
	98791439		3 955 532		99 739	

Fuente: CORPAC S.A.- Estadísticas.

* Sólo para destinos nacionales.

ANEXO N.º 3

DEUDA EXTERNA DE MEDIANO Y LARGO PLAZO CON EL CLUB DE PARÍS
Servicio Anual Proyectado- Período: 2006 – 2040
 (En Miles de US\$)

PERIODO	CLUB DE PARÍS				
	Amortización	Interés	Total	20% del Servicio	40% de Servicio
2006	364 674	244 421	609 095	121 819	243 638
2007	360 401	224 944	585 345	117 069	234 138
2008	354 959	213 331	568 290	113 658	227 316
2009	336 164	200 182	536 346	107 269	214 538
2010	584 007	183 763	767 770	153 554	307 108
2011	620 639	153 573	774 212	154 842	309 685
2012	649 575	122 102	771 677	154 335	308 671
2013	673 120	88 254	761 374	152 275	304 550
2014	449 143	56 777	505 920	101 184	202 368
2015	387 813	36 146	423 959	84 792	169 584
2016	147 529	20 618	168 147	33 629	67 259
2017	135 419	16 467	151 886	30 377	60 754
2018	122 356	12 653	135 009	27 002	54 004
2019	95 946	9 551	105 497	21 099	42 199
2020	90 036	7 231	97 267	19 453	38 907
2021	90 028	4 933	94 961	18 992	37 984
2022	46 688	2 959	49 647	9 929	19 859
2023	31 829	2 045	33 874	6 775	13 550
2024	24 089	1 403	25 492	5 098	10 197
2025	16 932	1 008	17 940	3 588	7 176
2026	11 104	704	11 808	2 362	4 723
2027	8 361	551	8 912	1 782	3 565
2028	7 779	438	8 217	1 643	3 287
2029	5 961	338	6 299	1 260	2 520
2030	5 328	281	5 609	1 122	2 244
2031	4 996	233	5 229	1 046	2 092
2032	4 613	192	4 805	961	1 922
2033	4 257	155	4 412	882	1 765
2034	3 907	121	4 028	806	1 611
2035	3 505	92	3 597	719	1 439
2036	3 404	66	3 470	694	1 388
2037	2 503	42	2 545	509	1 018
2038	2 195	24	2 219	444	888
2039	1 213	8	1 221	244	488
2040	287	2	289	58	116
TOTAL	5 650 760	1 605 608	7 256 368	1 451 274	2 902 547

Fuente: MEF – DGCP.