

[Papel Timbrado del Presidente de la República]

EXPOSICION DE MOTIVOS DEL ACTA DE FINALIZACION DE LA ETAPA DE REVISION DE DISEÑO Y ESTUDIO DE LA DEMANDA DE TRAFICO DE FECHA 1RO. DE SEPTIEMBRE DE 2003; Y EL ACTA DE FINALIZACION DE LA ETAPA DE PERFECCIONAMIENTO DEL CIERRE FINANCIERO DE FECHA 11 DE ENERO DE 2006, AMBAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN ADMINISTRATIVA EN REGIMEN DE PEAJES DE LA CARRETERA SANTO DOMINGO – CRUCE EL RINCON DE MOLINILLOS (SAMANA).

Santo Domingo, D. N.

_____ de 2008

Honorable Señor

Lic. Julio Cesar Valentín (Lic. Reynaldo Pared Pérez)

Presidente

Cámara de Diputados de la República Dominicana **(Senado de la República Dominicana)**

Palacio del Congreso Nacional

Centro de los Héroes

Ciudad.

Distinguido Señor Presidente:

Nos permitimos someter a la consideración de la Cámara de Diputados **(Senado de la República)** el Acta de Finalización de la Etapa de Revisión de Diseño y Estudio de la Demanda de Tráfico de fecha 1ro. de septiembre de 2003, y el Acta de Finalización de la Etapa de Perfeccionamiento del Cierre Financiero de fecha 11 de enero de 2006, ambas pertenecientes al Contrato de Concesión Administrativa en Régimen de Peaje de la Carretera Santo Domingo – Cruce El Rincón de Molinillos (Samaná), suscritas entre la Secretaría de Estado de Obras Públicas y Comunicaciones (SEOPC) y la compañía Autopistas del Nordeste, C. por A.

Como es de su conocimiento, mediante la Resolución No. 37-02, publicada en la Gaceta Oficial No. 10126 de fecha 22 de marzo de 2002, el Congreso Nacional aprobó el Contrato de Concesión Administrativa en Régimen de Peaje de la

Carretera Santo Domingo – Cruce El Rincón de Molinillos (Samaná), suscrito entre el Estado Dominicano representado por la SEOPC y la empresa Autopistas del Nordeste C. por A, por un monto de Ciento Veinticinco Millones de Dólares Quinientos Dieciséis Mil Quinientos Cuarenta y Dos con 00/100 (US\$125,516,542.00), la cual se financiará mediante las emisiones de títulos en el mercado de capitales nacional o internacional.

El precitado Contrato establece el mecanismo de actualizar el costo de la construcción conforme a lo estipulado en sus Artículos Séptimo (7mo.) y Décimo Sexto (16vo), es decir, que al finalizar la revisión de los diseños, se procederá a actualizar el valor de la construcción con base en las especificaciones definitivas, nuevos precios unitarios, cantidades de obras definitivas y variación real de los precios de los insumos, entre la fecha de presentación de la oferta del Concurso Público Internacional No. 06-98 y la fecha de la suscripción del “Acta de Finalización de la Etapa de Revisión de Diseños y Estudio de la Demanda”, lo cual deberá constar en la referida acta.

En tal virtud, en fecha 1ro. de septiembre de 2003, fue firmada el Acta de Finalización de la Etapa de Revisión de Diseños y Estudio de la Demanda, por el Estado Dominicano, representado por el Ing. Miguel Vargas Maldonado, Secretario de Estado de Obras Públicas y Comunicaciones en ese momento, y la compañía Autopistas Nordeste, C. por A, mediante la cual se estableció el costo total de construcción del proyecto por la suma Ciento Cincuenta y Un Millones Ochocientos Cuarenta y Cinco Mil Seiscientos Cuatro Dólares de los Estados Unidos con 99/100 (US\$151,845,604.99), la variación del costo de construcción del proyecto fue entonces por la suma de Veinte y Seis Millones Trescientos Veinte y Nueve Mil Sesenta y Dos Dólares de los Estados Unidos con 99/100 (US\$26,329,062.99).

Es importante destacar, que la variación en el costo de construcción del proyecto fue ocasionado principalmente por el efecto del escalonamiento de los precios, como consecuencia de no haberse ejecutado la construcción del proyecto dentro de los plazos establecidos en el momento de la Licitación Pública Internacional No. 06-98.

El 11 de enero de 2006 se suscribe el “Acta de Finalización de la Etapa de Perfeccionamiento del Cierre Financiero”, conforme a lo establecido en el precitado Contrato de Concesión en su Artículo Séptimo (7mo.) numeral 7.3, entre la SEOPC y la concesionaria, donde se establece que la Agencia de Riesgo de Inversión del Banco Mundial (MIGA), aprobó el seguro de riesgo político para el proyecto.

La financiación se obtuvo en fecha 28 de febrero de 2006, mediante una emisión de bonos privada en el mercado internacional bajo la Norma 144A del Estado de Nueva York, Estados Unidos, por un monto Ciento Sesenta y Dos Millones de Dólares de los Estados Unidos con 00/100 (US\$162,000,000.00), a un plazo de

20 años con 27 meses de gracia para el pago de intereses. Esta emisión se realizó a una tasa fija de 9.39% anual.

En el Artículo Duodécimo (12vo.) del precitado contrato de concesión aprobado por el Congreso Nacional y en el Acta de Finalización de la Etapa de Perfeccionamiento del Cierre Financiero en su Artículo Octavo (8vo.), establecen que el Estado Dominicano se compromete a otorgar el ingreso mínimo garantizado (peaje sombra contingente) para garantizar el equilibrio financiero del proyecto.

El Estado Dominicano tendrá un ingreso contingente por concepto de mayores ingresos por peaje, conforme lo establecido en el citado contrato de concesión en su Artículo Décimo Tercero (13vo.), es decir, si el ingreso es mayor al ingreso mínimo garantizado, el ingreso mayor se distribuirá en promedio a partir del 12.5% recaudado para el Estado Dominicano, lo cual hace que el proyecto tenga una estructura equilibrada entre riesgos tomados y asumidos, así como también devengará beneficios para cada una de las partes.

Las partes acordaron eximir al Estado de la obligación establecida en el citado contrato de concesión, de expedir una carta de crédito stand-by por el monto proyectado del déficit de tráfico desde el inicio de la construcción, a cambio de que el Estado proporcione el material asfáltico (AC-30) del proyecto, y el valor de éste irá a una cuenta denominada Posible Déficit de Ingreso, en el banco fiduciario seleccionado por los prestamistas. El monto estimado que se depositará en dicha cuenta durante el tiempo de la construcción del proyecto es el valor del AC-30 a ser consumido en la obra.

En el momento en que la cuenta establecida de Posible Déficit de Ingreso este por debajo de Un Millón de Dólares de los Estados Unidos con 00/100 (US\$1,000,000.00), el Estado deberá de emitir una carta de crédito stand-by a favor del banco fiduciario seleccionado por el monto proyectado del déficit hasta el 31 de diciembre del año en que se presente dicho evento.

El ingreso mínimo garantizado cubre los siguientes costos:

1. La totalidad de los costos de operación y mantenimiento (incluido los montos para las cuentas de reserva para el mantenimiento mayor y el reemplazo de los activos);
2. El fondeo de la cuenta de flujo de caja mínimo;
3. Los impuestos sobre la renta;
4. El servicio de la deuda (pago de capital más intereses);
5. La Tasa Interna de Retorno (TIR) de los accionistas de la sociedad concesionaria sobre su aporte de capital de riesgo.

El modelo financiero del proyecto, indica que el Estado Dominicano tendrá como ingreso por concepto de impuestos y excedentes de peaje durante la etapa de

operación de la concesión la suma de Novecientos Millones de dólares de los Estados Unidos con 00/100 (US\$900,000,000.00).

En el Anexo E del Acta de Finalización de la Etapa de Perfeccionamiento del Cierre Financiero, se establece el monto contingente a cargo del Estado, esto es, por ejemplo, si la vía no es utilizada por ningún ciudadano, el Estado tendría que asumir los montos registrados, lo cual no sería posible pues se espera un flujo constante de usuarios en la vía, conforme lo indica el estudio de tráfico anexo.

Estamos seguros de que como siempre, distinguidos legisladores, podremos contar con su decidido apoyo y a la vez les agradecemos de antemano todas las atenciones que puedan dispensar a la presente solicitud.

Aprovecho la ocasión, estimado Presidente de la Cámara de Diputados (**Senado de la República**), para reiterarle nuestros más elevados sentimientos de consideración y estima personal.

Díos, Patria y Libertad

(Firmado Leonel Fernández)