



OTROS
DOCUMENTOS

2019



Alianzas público-privadas en India

Oficina Económica y Comercial
de la Embajada de España en Nueva Delhi

Este documento tiene carácter exclusivamente informativo y su contenido no podrá ser invocado en apoyo de ninguna reclamación o recurso.

ICEX España Exportación e Inversiones no asume la responsabilidad de la información, opinión o acción basada en dicho contenido, con independencia de que haya realizado todos los esfuerzos posibles para asegurar la exactitud de la información que contienen sus páginas.

icex



OTROS
DOCUMENTOS

11 de octubre de 2019
Nueva Delhi

Este estudio ha sido realizado por
Beatriz Jaraiz Diaz

Bajo la supervisión de la Oficina Económica y Comercial
de la Embajada de España en Nueva Delhi

Editado por ICEX España Exportación e Inversiones, E.P.E., M.P.

NIPO: 114-19-039-X



Índice

1. Resumen ejecutivo	4
2. Situación de las APP en India	6
3. Características de los proyectos APP en India	10
3.1. Estructura	10
3.2. Participantes	11
3.3. Tipos	12
4. Facilidades de financiación de las APP en India	13
5. Oportunidades de negocio	16
5.1. Ejemplos de APPs ya implementados	17
5.1.1. Proyecto de mejora del suministro de agua en Karnataka	17
5.1.2. Proyecto Tuni - Anakapalli	18
6. Información práctica	20
6.1. Enlaces de interés	20
6.2. Fuentes de información	21
7. Anexos	22
7.1. Legislaciones estatales de las APP en India	22

1. Resumen ejecutivo

India tiene, desde hace unos años, una demanda progresiva en infraestructura, causada por el gran crecimiento económico sostenido durante los últimos años. El gobierno, al no tener la capacidad financiera necesaria para desarrollar esa infraestructura, ha buscado nuevas formas de financiación para suplir esa carencia.

Una de las formas más sencillas de cubrir esta necesidad es incluir al sector privado mediante las asociaciones público-privadas. Estas asociaciones pueden aportar no solo capital, sino también una mayor experiencia y eficiencia de los proyectos.

El Gobierno de India ha marcado varios sectores prioritarios para la promoción de este tipo de acuerdos, siendo los más destacados el sector del transporte y el de energía. Suponen una mayor oportunidad para los inversores privados y originan mayor interés ante las autoridades indias.

La India no tiene una legislación unificada sobre este tipo de acuerdos, pero tiene un conjunto de directrices que acompañan a las legislaciones estatales y un departamento del ministerio de Finanzas encargado para supervisar las APP. En función de donde se desarrolle la APP y del sector en el que se enmarque, la competencia pública será nacional o estatal.

Para atraer la inversión privada, el Gobierno de India ha creado una serie de facilidades de financiación para los proyectos APP. Los más destacados son el *India Infrastructure Development Fund* (IDDF) y el *Viability Gap Funding* (VGF). El primero se creó para dar soporte financiero para actividades de desarrollo de proyectos, y el segundo proporciona apoyo financiero en forma de subvenciones, a proyectos de infraestructura emprendidos a través de asociaciones público-privadas con el fin de hacerlos comercialmente viables.

El sector de las infraestructuras en India tiene aún un largo camino antes de completar su desarrollo. A pesar de la temprana introducción de este tipo de asociaciones hace más de 15 años por parte de las autoridades, aún no se ha expandido por todos los sectores de igual forma. Sólo en algunos sectores del transporte y de la energía está más extendido el uso de las APP como forma de financiación y desarrollo de los proyectos. El principal



motivo por el cual no está desarrollado su uso es la falta de un organismo de resolución de disputas entre las autoridades y empresas públicas, y el sector privado.

Existen numerosos sectores en los que las empresas españolas tienen mayores oportunidades para realizar APP en India. Tanto en las infraestructuras de transporte como de energía España está tratando de hacerse un nombre en el mercado, gracias a la gran presencia internacional del sector ferroviario y de carreteras españoles y a las numerosas empresas globales de energía.

En conclusión, las infraestructuras en India tienen un largo camino por recorrer en el cual las oportunidades para el sector privado son cada vez mayores, especialmente a través del modelo de asociaciones público privadas.





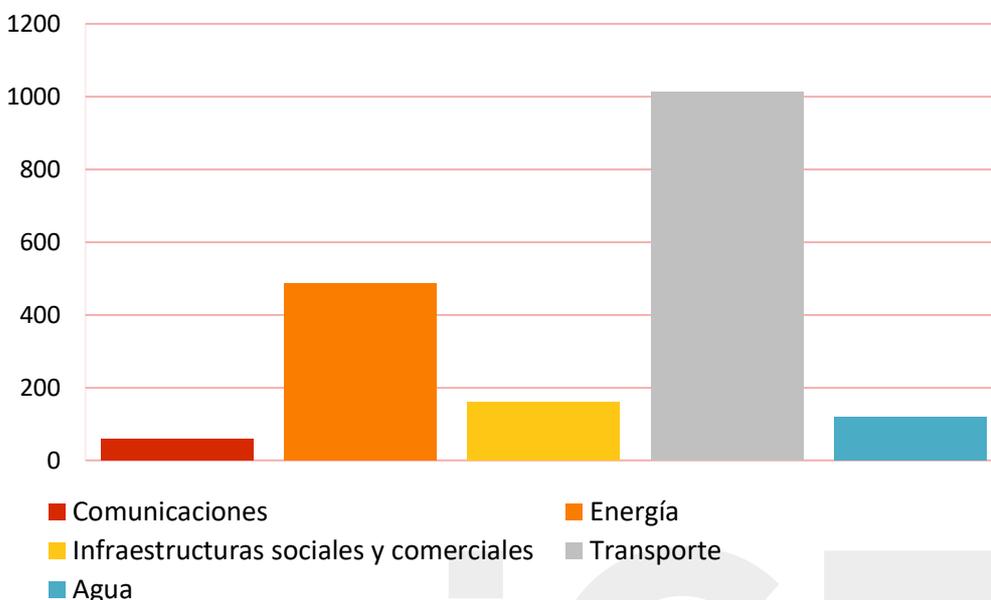
2. Situación de las APP en India

La India es un país en plena expansión, con la segunda población más grande del mundo con más de 1.340 millones de habitantes. Su transformación de sociedad rural a semiurbana está provocando diversos cambios en la concepción de la sociedad y en especial, de los sistemas de transporte e infraestructuras. Además el gran crecimiento del país en los últimos años ha provocado un gran interés por parte del Gobierno de India en el desarrollo de las infraestructuras, ya que es un factor determinante para el desarrollo económico de un país.

La falta de fondos públicos suficientes para lograr ese desarrollo en infraestructuras ha estimulado la búsqueda de nuevas formas de financiación para este tipo de proyectos. Por eso, en la India, al igual que en la mayor parte de países del mundo, se ha imitado un modelo usado desde hace un par de décadas para solventar ese problema de falta de recursos por parte del Estado: las Asociaciones Público-Privadas (APP o PPP por sus siglas en inglés).

Desde 2004, momento en que surgen este tipo de asociaciones en el país, en India se han realizado más de 1880 proyectos bajo esta modalidad, consolidándose así como uno de los mercados con más APP en el sur de Asia. El Gobierno de India ha considerado esta fórmula en la mayoría de los sectores, aunque la mayoría de ellos se enmarcan en los sectores del transporte y la energía.

GRÁFICO 1: NÚMERO DE PROYECTOS POR SECTOR



El país no cuenta con una legislación a nivel de gobierno central de las APP, pero existen numerosas guías, políticas y manuales creadas por el Gobierno, además de una célula específica del ministerio de Finanzas, dentro del departamento de Asuntos Económicos (DEA): “PPP cell”, con su página web propia¹.

A pesar de no tener dicha legislación central, sí que existen regulaciones oficiales en la mayoría de los estados principales del país, como Gujarat, Punjab, Goa, Andhra Pradesh, Karnataka, Haryana, Kerala, Tamil Nadu...). En el Anexo 1 se encuentran especificadas las distintas legislaciones y guías de los Estados que las han desarrollado.

Además, la Constitución india divide las competencias legislativas entre el Parlamento Nacional y los cuerpos legislativos estatales. El Parlamento indio es responsable de formular la legislación referente a los temas incluidos en la “*Union List*”², mientras que los cuerpos legislativos estatales lo hacen respecto a los incluidos en la “*State List*”. De esta forma, los sectores incluidos en la primera lista son: puertos, aeropuertos, ferrocarriles, carreteras nacionales, transporte por aguas continentales, telecomunicaciones, campos petroleros y recursos minerales. Mientras que para el resto de sectores, la competencia legislativa recae sobre los Estados.

¹ <https://www.pppinindia.gov.in/>

² La “*Union List*” es un documento oficial en el que se incluyen los temas de los que es responsable el Parlamento de India, y la “*State List*” incluye todos los temas de los que se responsabilizan los cuerpos legislativos de cada estado. <https://www.meas.gov.in/images/pdf1/S7.pdf>

Analizando los mercados en los que está permitido el uso de este tipo de asociaciones, sean competencias nacionales o estatales, se han destacado seis sectores elegibles para APP de infraestructuras en India:

1. Transporte
 - a. Carreteras
 - b. Ferrocarril
 - c. Puertos
 - d. Aeropuertos
2. Agua
3. Residuos
4. Energía
 - a. Generación eléctrica
 - b. Transmisión eléctrica
 - c. Distribución eléctrica
 - d. Petróleo y gas natural
5. Tecnología de la información y comunicación
6. Infraestructuras sociales

Por otro lado, existen cinco modalidades tradicionales de APP reconocidas públicamente en India:

- Contratos de gestión
- Contratos de arrendamiento, en los que se incluyen los modelos de construcción-arrendamiento- transferencia (BLT por sus siglas en inglés); construcción-transferencia-arrendamiento (BTL); construcción-propiedad-arrendamiento-transferencia (BOLT); y arrendamiento-diseño-operación-transferencia (LDOT)
- Concesiones
- BOT (Build Operate and Transfer) y las submodalidades de diseño-construcción-operación (DBO) y de diseño-construcción-financiación-operación-transferencia.
- BOOT (Build-own-operate-transfer) y la submodalidad que incluye también el diseño y la que no transfiere (DBOOT y BOO).

Con el fin de atraer la inversión privada y revitalizar el modelo APP, el gobierno ha introducido dos tipos nuevos de APP en el sector de carreteras: HAM y TOT; el programa Sagarmala para puertos; el programa de redesarrollo de estaciones para el sector ferroviario; y el esquema de conectividad regional en el sector de la aviación civil.



Respecto al HAM (Hybrid Annuity Model), éste ha surgido recientemente con el fin de solventar algunos problemas de otros modelos relacionados con la deuda y las necesidades de financiación que requerían. De esta forma, el gobierno aporta el 40% del coste del proyecto en los primeros 5 años a través de pagos anuales, y el 60% restante, de forma variable y tras la finalización del proyecto, en función de los activos construidos y del rendimiento del desarrollador. Por otro lado, el TOT (Toll-Operate-Transfer) es un modelo en el que la empresa concesionaria paga una concesión única que le permite operar y crear un peaje por un periodo predeterminado de 30 años.

Además de los sectores elegibles y de los modelos de APP aprobados en India, existen una serie de restricciones menores respecto a la estructura financiera del proyecto como son la evaluación técnica y financiera de los licitadores durante la fase de solicitud de calificación. La capacidad técnica se mide tanto por los trabajos de construcción realizados y asignados en los cinco años anteriores a la fecha de solicitud, como por los ingresos de los proyectos BOT, BOLT o BOO. Mientras que la capacidad financiera se mide en función de si los solicitantes tienen como mínimo un 25% del coste estimado total del proyecto de la licitación en su patrimonio neto.

Respecto a las restricciones de participación extranjera, el único ámbito en el que las empresas no indias, no pueden participar, es en los proyectos de construcción de edificios oficiales, del gobierno –tanto central como estatal-, centros penitenciarios y viviendas sociales (Ministry of Commerce and Industry Government of India, 2017).

3. Características de los proyectos APP en India

3.1. Estructura

En los proyectos APP se pueden distinguir, generalmente, cuatro fases principales: fase de identificación del proyecto y análisis de necesidades, fase de planificación, fase de consecución de la APP y fase de operación. Cada una de estas etapas principales está a su vez dividida en diferentes partes como se detalla a continuación:

1. **Fase de identificación del proyecto y análisis de necesidades.** Se trata de un estudio inicial previo, generalmente por parte de las instituciones públicas, para determinar aspectos como los requerimientos de infraestructura que serán necesarios, la financiación del proyecto, el calendario del procedimiento, el beneficio que puede aportar el proyecto y otros aspectos relacionados con el mismo.
2. **Fase de planificación** - Se trata de la fase inicial del proyecto y es llevada a cabo, generalmente, por parte de las instituciones gubernamentales. En esta fase se desarrollan los primeros pasos para la preparación de la APP y aprobación del proyecto, que incluyen un estudio de viabilidad completo y la preparación de la APP, con los borradores de los documentos y autorizaciones previas. Para ello se realiza en un primer lugar una propuesta de proyecto inicial en el que se estudian los diferentes aspectos del proyecto, tanto legales e institucionales, como técnicos, económicos y comerciales, así como medioambientales. Posteriormente se realiza la propuesta de proyecto final ajustando los datos tomados anteriormente teniendo en cuenta las condiciones actuales y de viabilidad del proyecto.
3. **Fase de consecución de la APP-** Tras completar las fases de análisis, planificación y viabilidad, es necesario realizar los borradores finales de los documentos de licitación, obtener las aprobaciones finales y adjudicar el proyecto. El propósito de la Fase de consecución de la APP es seleccionar al socio del sector privado mejor calificado para el proyecto y concluir la contratación con ese socio. Al

término de esta Fase, el proyecto habrá completado su desarrollo como APP y estará listo para entrar en operación, que es la Fase 4 del proceso.

4. **Fase de operación** –Implica principalmente la implementación y operación del proyecto por parte de la sociedad privada concesionaria, y el seguimiento del desempeño y ejecución del contrato por parte de la autoridad pública.

3.2. Participantes

En toda APP intervienen, como mínimo, dos partes. Por un lado se encuentra la **institución pública**, que puede ser desde el gobierno central a cualquier empresa pública. Y por otro, la **empresa privada** que va a ser el socio de dicha institución para el desarrollo del proyecto.

Dependiendo del sector en el que se encuentre la APP, será más frecuente la participación de unos organismos u otros.

En el sector de carreteras, los participantes públicos pueden ser tanto entidades del gobierno central, como estatales o locales, en función de si la carretera a construir es nacional o estatal/regional. Lo mismo ocurre en el caso del resto de sectores de transporte, telecomunicaciones y energía.

Los residuos y agua suelen ser sectores de competencia estatal o incluso municipal, ya que compete normalmente a un territorio mucho más pequeño.

Por lo tanto, se debe analizar no sólo el sector en el que se enmarca el proyecto, sino también de quién depende el terreno sobre el que se va a construir la infraestructura o realizar la operación, para saber a qué organismo debe dirigirse la empresa privada.

Por otro lado, existen también algunos casos en los que participan en las APP organismos multilaterales, bien para financiar el proyecto, o como promotor. Los organismos principales que han participado en proyectos indios son el Banco Mundial, el Banco Asiático de desarrollo, el Banco Asiático de Infraestructuras, o el Banco Europeo de Inversiones, entre otros. En muchas ocasiones estos organismos aplican unos requisitos específicos para las empresas privadas que quieran participar en una APP con financiación o colaboración de algún tipo de una Institución Financiera Internacional.

En cuanto a las empresas privadas, la mayoría de las empresas participantes en una APP suelen ser indias, aunque la presencia extranjera está creciendo cada vez más, especialmente en algunos sectores como el de carreteras, ferrocarril y energía. Aun así, el



principal problema en la mayoría de los sectores en los que está permitido el modelo APP es la falta de un organismo de resolución de disputas centralizado. Por eso en el sector del ferrocarril por ejemplo, la presencia extranjera en APP es prácticamente nula, a pesar de que si existen empresas extranjeras en el sector.

Con el objetivo de solventar este problema, el Departamento de asuntos Económicos del Ministerio de Finanzas ha propuesto un mecanismo de resolución de disputas dedicado a solucionar los problemas que puedan surgir en cualquiera de las fases de una APP. Pero aún está en proceso de aprobación y de formalización.

3.3. Tipos

Según el procedimiento para iniciar una APP, este puede seguir dos vías principales: APP solicitado, si el proyecto es iniciado por parte de una entidad pública, o no solicitado, en el caso de que el proyecto nazca por iniciativa de una entidad del sector privado.

El Gobierno de India y demás organismos públicos normalmente hacen un mayor uso de las propuestas de alianzas solicitadas que de las no solicitadas, debido a la falta de transparencia, y trato justo y equitativo hacia los posibles licitadores. Aun así algunos estados han incluido la posibilidad de este tipo de APP en sus respectivas normativas y directivas.

4. Facilidades de financiación de las APP en India

La brecha de financiación que sufre India requiere la implicación del sector privado en proyectos de infraestructuras. Las APP atraen la inversión privada de forma que reducen el tamaño de esa brecha.

El Gobierno de India tiene un sistema de financiación para proyectos PPP. Se han desarrollado una serie de modalidades tanto para el desarrollo de proyectos como para financiar las brechas de financiación o inversiones del ciclo de vida de las infraestructuras. Algunas de las iniciativas más relevantes son:

- India Infrastructure Development Fund (IIPDF)
- Viability Gap Funding (VGF)
- Recursos para anualidades
- Préstamos a largo plazo
- Facilidades de refinanciamiento
- Fondos de deuda de infraestructura
- Otros

Los dos primeros se explican en detalle a continuación, por su carácter único para India.

India Infrastructure Development Fund (IIDF)

El fondo de desarrollo de proyectos de infraestructuras se creó en el año 2007 por el Departamento de Asuntos Económicos del Ministerio de Finanzas para dar soporte financiero para actividades de desarrollo de proyectos.

Los objetivos principales de IIPDF son:

1. Financiar los gastos potenciales de desarrollo de proyectos de proyectos APP, como los estudios de viabilidad, estudios de impacto medioambiental, estructuración financiera o documentación del proyecto, entre otros.

2. Financiar los costes de transacción de la APP. Puede financiar hasta el 75% de los gastos de desarrollo del proyecto y se trata, por lo general, de una asistencia financiera libre de intereses. Para encontrar más información sobre la elegibilidad y quien debe solicitar el fondo, se debe acudir a la página web de pppinindia.gov.in al enlace que aparece en la nota al pie.³

Viability Gap Funding (VGF)

En 2004 se anunció la creación de este fondo para fomentar los proyectos en infraestructuras bajo el modelo APP. El plan brinda apoyo financiero en forma de subvenciones, a proyectos de infraestructura emprendidos a través de asociaciones público-privadas con el fin de hacerlos comercialmente viables.

Puede financiar hasta el 20% del total del coste del proyecto, normalmente en forma de préstamo, pero la entidad gubernamental o estatal implicada en el proyecto puede aumentar con préstamos adicionales, el porcentaje de financiación. Para aprobar la asistencia financiera de los proyectos que satisfacen todos los requisitos se ha constituido un comité y una institución encargada de ello.

Los requisitos principales son:

- a. La APP debe ser promovida por los ministerios centrales, gobiernos estatales o autoridades estatutarias que posean los activos del proyecto.
- b. La APP debe ser implementada, desarrollada, construida, financiada, mantenida y operada por una empresa privada elegida en el proceso de licitación por la autoridad.
- c. El proyecto debe aportar un servicio contra pago de una tarifa predeterminada o cargo por uso.
- d. Este esquema solo se aplica si el contrato o concesión se otorga a favor de una empresa del sector privado que no sea una “Empresa del Gobierno” según la Ley de Sociedades de 2013.
- e. La aprobación de los proyectos se otorga antes de la licitación y el desembolso real se realiza una vez que la entidad privada ha gastado su parte del capital.

³ https://www.pppinindia.gov.in/documents/20181/21751/IIPDF_GuideLines_2013.pdf/b315100e-0c65-4cbd-8985-a6718d96c589



Para encontrar más información sobre la elegibilidad y quien debe solicitar el fondo, se debe acudir a la página web de pppinindia.gov.in al enlace que aparece en la nota al pie.⁴



⁴ https://www.pppinindia.gov.in/documents/20181/21751/VGF_GuideLines_2013.pdf/999e4386-9623-47bb-b372-38246ede1a0f

5. Oportunidades de negocio

El mercado de las Alianzas Público-Privadas en India está en crecimiento, debido, principalmente, a las necesidades de financiación del desarrollo de infraestructuras en todo el país. Por eso, el Gobierno de India ha promovido este modelo de desarrollo de proyectos desde hace más de una década. A pesar de todos los esfuerzos, el crecimiento de este modelo está ralentizado, principalmente por la inexistencia de un organismo de resolución de disputas entre las entidades públicas y las empresas del sector privado que intervienen en este tipo de proyectos.

Aun así, éste problema ya ha sido expuesto y se pretende crear próximamente una institución para tal fin, dentro del departamento de Asuntos Económicos del Ministerio de Finanzas. La creación de este mecanismo supondrá un mayor entendimiento entre las dos partes implicadas en la APP, además de aportar una mayor seguridad y fiabilidad a las empresas privadas que, hasta ahora, no han sido capaces de utilizar este modelo por la desconfianza que generaban este tipo de contratos con instituciones públicas.

Esto supondrá un claro incremento de las oportunidades de participación de empresas privadas extranjeras en alianzas con instituciones públicas indias.

Observando los sectores en los que se permite el modelo de APP en India, existen numerosas oportunidades para las empresas españolas que quieran participar en el desarrollo de infraestructuras en India. Especialmente en los sectores de transportes (carreteras y ferrocarril) y de energía, las empresas españolas tienen un gran reconocimiento internacional y presencia en esos sectores en el país, lo que puede suponer una ventaja a la hora de participar en los procesos de licitación para formar APPs.

5.1. Ejemplos de APPs ya implementados

5.1.1. Proyecto de mejora del suministro de agua en Karnataka

En 2005 el Gobierno del estado de Karnataka, con ayuda del Banco Mundial, inició un programa de mejora del servicio de suministro de aguas con la participación del sector privado a nivel local. Esta iniciativa formaba parte de un proyecto mayor desarrollado también por el Gobierno de Karnataka para mejorar el rendimiento del sector de aguas urbanas proporcionando servicios sostenibles y de alta calidad en todo el Estado. Este plan fue diseñado e implementado con asistencia financiera del banco Mundial a través de una agencia estatal de financiación externa de proyectos. Bajo ese proyecto se planificaron proyectos de mejora del suministro de agua a nivel estatal y local. Éstos incluyeron tanto programas basados en reformas dirigidas al fortalecimiento del sector de suministro de agua y saneamiento de Karnataka como también proyectos específicos para aumentar la disponibilidad de agua y los niveles de prestación de servicios.

A nivel local, se identificaron proyectos para tres corporaciones de agua distintas: Belgaum, Gulbarga y Hubli-Dharwad. Éstos tenían como objetivo aumentar el suministro de agua y mejorar el sistema de distribución. Este objetivo se llevó a cabo a través de un proyecto destinado a proporcionar un sistema de suministro de agua 24/7 a través de una APP.

Se emprendió un proyecto piloto en cinco zonas de demostración de las tres corporaciones municipales seleccionadas de Karnataka. El proyecto implicó la renovación y rehabilitación de la red de distribución existente de las cinco zonas de demostración seleccionadas en estas tres corporaciones, seguido de la operación y gestión de los sistemas de distribución de agua en estas zonas sobre una base PPP.

El proyecto fue estructurado de tal manera que se identificó un desarrollador privado para realizar los trabajos de rehabilitación requeridos y para realizar la operación y mantenimiento (O&M) de la red de distribución durante el período del contrato. La inversión de capital requerida para los trabajos de rehabilitación debía ser compensada por el Banco Mundial a través de la agencia estatal de financiación externa de proyectos y el desarrollador privado debía recibir una tarifa por realizar la actividad de O&M. El proyecto se planificó para un período de tiempo total de 3 años y 6 meses, incluidos los trabajos de rehabilitación para las redes de distribución y la operación y mantenimiento del sistema de distribución.

Durante el período del contrato, la propiedad del activo para los activos existentes y rehabilitados, incluidas las tuberías, válvulas y medidores, permaneció con las respectivas corporaciones. Después de la fase de rehabilitación, el desarrollador privado solo tenía derecho a operar y mantener las instalaciones. Al final de la vigencia del contrato, la red de distribución tendría que ser devuelta a las respectivas corporaciones para operaciones y mantenimiento.

El contrato se adjudicó en 2005 a Compagnie Generale des Eaux, París, Francia (ahora conocida como Veolia Water). La actividad de rehabilitación de la red de distribución se completó en abril de 2008, y el contrato de operación y mantenimiento que entró en vigencia en ese momento, concluyó el 31 de marzo de 2011. (World Bank, 2011)

5.1.2. Proyecto Tuni - Anakapalli

El proyecto Tuni Anakapalli es un proyecto de expansión vial emprendido por la Autoridad Nacional de Carreteras de India (NHAI) como uno de los proyectos del programa del “Golden cuadrilateral”. El objetivo del proyecto era fortalecer los dos carriles existentes y ampliarlos a una autovía de cuatro carriles en un tramo a de 59 kilómetros entre Tuni y Anakapalli en la Carretera Nacional 5 (Chennai a Kolkata) en Andhra Pradesh según el modelo PPP. NHAI decidió retomar el proyecto bajo el modelo de Anualidad Build Own Transfer (BOT).

El Grupo GMR, en consorcio con United Engineers Malaysia (UEM) Berhad Group, fue la adjudicataria del contrato del proyecto. Se formó un SPV con el nombre GMR Tuni Anakapalli Expressways Private Limited (GTAEPL) para ejecutar el proyecto. La construcción de la carretera comenzó en mayo de 2002 y finalizó en diciembre de 2004. El coste total del proyecto fue de 2.950 millones de rupias.

La NHAI paga al concesionario una anualidad fija de 294,8 millones de rupias semestralmente del 9 de mayo de 2005 al 9 de noviembre de 2019.

Características del proyecto

El Proyecto fue adjudicado por NHAI sobre una base BOT (anualidad). El modelo de anualidad implica el pago de una suma fija semestral por parte de la NHAI al concesionario durante el período de concesión para compensarlo por el costo de capital y los gastos operativos y de mantenimiento del proyecto más un cierto porcentaje de los beneficios al respecto.

El Grupo GMR (que incluía GMR Power Corporation Private Limited, GMR Infrastructure Limited y GMR Technologies and Industries Limited), en consorcio con el Grupo UEM de

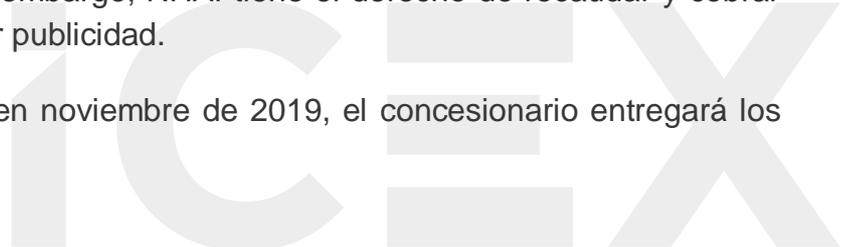


Malasia, ganó el contrato del proyecto para desarrollar, operar y mantener el camino por un período de concesión de 17.5 años que incluye El período de construcción de 2,5 años. Se formó un SPV - GTAEPL para ejecutar el proyecto en el que el grupo GMR tenía una participación del 74% y UEM tenía una participación del 26%.

GTAEPL también firmó un Acuerdo de Apoyo Estatal con fecha 18 de marzo de 2003 con el Estado de Andhra Pradesh y NHAI, en virtud del cual el Gobierno acordó extender el apoyo continuo y otorgar ciertos derechos, para facilitar la implementación y operación del proyecto, incluyendo todas las instalaciones de infraestructura, permisos aplicables, equipo dedicado de personal policial, patrullas de carreteras y en general para apoyar la implementación del proyecto.

GTAEPL no tiene ningún derecho de peaje, gravar cargos o permitir ningún otro tipo de desarrollos u opciones de publicidad en el camino. La anualidad es el único ingreso del proyecto para el desarrollador. Sin embargo, NHAI tiene el derecho de recaudar y cobrar un peaje o tarifa o permitir cualquier publicidad.

Al final del período de concesión, en noviembre de 2019, el concesionario entregará los activos del proyecto a NHAI.



6. Información práctica

6.1. Enlaces de interés

A continuación se encuentran una serie de enlaces a páginas de interés del sector de las APP en India que pueden resultar de utilidad:

- <https://www.pppinindia.gov.in>
PPPs website maintained by the DEA, Ministry of Finance
- <https://www.pppinindia.gov.in/list-of-all-ppp-projects>
PPP database maintained by the DEA, Ministry of Finance
- [Appraisal and Approval Mechanisms for Central Sector PPPs Schemes for Financial Support to Public Private Partnerships in Infrastructure](#)
Reports and policy documents on PPPs maintained by the DEA, Ministry of Finance
- <http://infrastructure.gov.in/pdf/Infrastructure.pdf>
Private Participation in Infrastructure, published by the Secretariat for Infrastructure, Planning Commission, June 2009
- <http://morth.nic.in/index1.asp?linkid=135&langid=2>
Ministry of Road Transport & Highways
- <http://www.nhai.org>
National Highways Authority of India
- http://www.urbanindia.nic.in/programme/uwss/urban_uwss.htm
Ministry of Urban Development, Water Supply & Sanitation
- http://www.urbanindia.nic.in/programme/ut/urban_transport.htm
Ministry of Urban Development, Urban Transport
- <http://jnnurm.nic.in>
JNNURM



- <http://shipping.nic.in/index1.asp?linkid=157&langid=1>
Ministry of Shipping, Ports Wing
- <http://ipa.nic.in>
Indian Ports Association
- <http://www.tariffauthority.gov.in>
Tariff Authority for Major Ports

6.2. Fuentes de información

Asian Development Bank. (May de 2019). <https://www.adb.org>. Obtenido de <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/509426/ppp-monitor-second-edition.pdf>

India, G. o. (s.f.). <https://www.pppinindia.gov.in/>. Recuperado el Julio de 2019

Ministry of Commerce and Industry Government of India. (Agosto de 2017). Department of Industrial Policy and Promotion. *Consolidated FDI Policy*.

World Bank. (2011). *World Bank*. Obtenido de <http://documents.worldbank.org/curated/en/511441468771624329/pdf/P0825100ISR0Di021120101292102867761.pdf>

7. Anexos

7.1. Legislaciones estatales de las APP en India

- Andhra Pradesh—The Andhra Pradesh Infrastructure Development Enabling Act 2001
- Assam—The Assam Policy on PPP in Infrastructure Development
- Bihar—The Bihar Infrastructure Development Enabling Act 2006
- Chhattisgarh—Guidelines for Formulation, Appraisal, and Approval of PPP projects in Chhattisgarh, 2013
- Goa—The Goa Policy on PPP
- Gujarat—Gujarat Infrastructure Development Act 1999 amended in 2006
- Haryana—Haryana PPP Policy
- Karnataka—The Karnataka Infrastructure Policy 2007 amended in 2015; Guidelines for Procurement of PPP Projects through the Swiss Challenge Proposals Route, 2010
- Kerala—Policy for PPP in Kerala, 2014
- Odisha—The Orissa PPP Policy, 2007
- Punjab—The Punjab Infrastructure Development and Regulation Act 2002
- Rajasthan—Rajasthan Infrastructure Development Fund with an initial corpus of \$500,000
- Tamil Nadu—Tamil Nadu Infrastructure Development Act, 2002
- Uttar Pradesh—Uttar Pradesh Infrastructure and Industrial Investment Policy, 2012
- Uttarakhand—Uttarakhand PPP Policy, 2012
- West Bengal—The West Bengal Policy on Infrastructure Development through PPP 2003

- Rajasthan—Social Sector Viability Gap Funding Scheme, 2007
- Madhya Pradesh—Scheme and Guidelines for Madhya Pradesh Project Development Fund, 2009
- Madhya Pradesh—Guidelines for PPP, 2009
- Madhya Pradesh—PPP Policy (draft stage)
- Gujarat State Viability Gap Funding Scheme, 2007.

icex

ICEX

Si desea conocer todos los servicios que ofrece ICEX España Exportación e Inversiones para impulsar la internacionalización de su empresa contacte con:

Ventana Global

900 349 000 (9 a 18 h L-V)
informacion@icex.es

www.icex.es



ICEX España
Exportación
e Inversiones