

REPÚBLICA DEL PERÚ



AGENCIA DE PROMOCIÓN DE LA INVERSIÓN PRIVADA

**Comité de PROINVERSIÓN en Proyectos de Infraestructura
Vial, Infraestructura Ferroviaria e Infraestructura
Aeroportuaria-PRO INTEGRACIÓN**



PLAN DE PROMOCIÓN DE INVERSIÓN PRIVADA

**Eje Multimodal del Amazonas Centro del “Plan de Acción
para la Integración de Infraestructura Regional
Sudamericana – IIRSA” (IIRSA Centro)**

***Concesión del Tramo 2: Puente Ricardo Palma-La Oroya-
Huancayo y La Oroya-Dv Cerro de Pasco***



Setiembre - 2009

INDICE

1. Base Legal.....	3
2. Antecedentes.....	4
3. Objetivos del Plan de Promoción.....	6
4. Objeto, ámbito y alcance de la Concesión.....	6
5. Beneficios de la Concesión.....	6
6. Diseño general del proceso.....	7
7. Modalidad y tipo de contrato de otorgamiento de la concesión.....	8
8. Supervisión de la Concesión.....	8
9. Esquema Financiero.....	8
10. Plazo de la Concesión.....	9
11. Cronograma del Proceso.....	9



1. BASE LEGAL

- 1.1 Mediante Decreto Legislativo N° 674 del 25 de setiembre de 1991, se declaró de interés nacional la Promoción de la Inversión Privada en las Empresas del Estado y se crea la Comisión de Promoción de la Inversión Privada (COPRI), como ente rector del proceso.
- 1.2 Mediante Decreto Legislativo N° 839 del 20 de agosto de 1996, se aprobó la Ley de Promoción de la Inversión Privada en Obras Públicas de Infraestructura y de Servicios Públicos, creándose, como organismo a cargo, la Comisión de Promoción de Concesiones Privadas (PROMCEPRI).
- 1.3 Mediante Decreto Supremo N° 059-96-PCM del 26 de diciembre de 1996 se aprobó el Texto Único Ordenado de las normas con rango de Ley que regulan la entrega en concesión al sector privado de las obras públicas de infraestructura y de servicios públicos.
- 1.4 Mediante Decreto Supremo N° 060-96-PCM del 27 de diciembre de 1996, se aprobó el Reglamento del Texto Único Ordenado de las normas con rango de ley que regulan la entrega en concesión al sector privado de las obras públicas de infraestructura y de servicios públicos.
- 1.5 Mediante Ley N° 27111, del 11 de mayo de 1999, se transfiere a la COPRI, las funciones, atribuciones y competencias otorgadas a la PROMCEPRI.
- 1.6 Mediante Decreto Supremo N° 027-2002-PCM del 24 de abril de 2002, se dispone la fusión de la COPRI, la Comisión Nacional de Inversiones y Tecnologías Extranjeras y la Gerencia de promoción Económica de la Comisión de Promoción del Perú, en la Dirección Ejecutiva FOPRI, la cual pasó a denominarse Agencia de Promoción de la Inversión (PROINVERSIÓN).
- 1.7 Mediante Resolución Suprema N° 081-2003-EF del 07 de marzo de 2003 se ratifica el acuerdo del Consejo Directivo de PROINVERSION de incorporar al proceso de promoción de inversión privada a su cargo, las obras y el mantenimiento de la infraestructura de transporte multimodal de los proyectos incluidos en el "Plan de Acción para la Integración de Infraestructura regional Sudamericana – IIRSA", para ser entregados en concesión bajo los mecanismos y procedimientos establecidos en las normas legales vigentes.
- 1.8 Mediante Decreto Legislativo N° 1012 del 12 de mayo de 2008, se aprobó la Ley Marco de Asociaciones Público-Privadas para la generación de empleo productivo y dicta normas para la agilización de los procesos de



promoción de la inversión privada, así como sus modificatorias. El Reglamento de dicha norma fue aprobado mediante Decreto Supremo N°

- 1.9 Mediante Decreto de Urgencia N° 047-2008 del 17 de diciembre de 2008, se dictan disposiciones extraordinarias para facilitar las asociaciones público - privadas que promueva el gobierno nacional en el contexto de la crisis financiera internacional, dispositivo legal que prioriza diversos proyectos a cargo de PROINVERSION, entre los cuales se encuentra el proyecto Eje Multimodal del Amazonas Centro del "Plan de Acción para la Integración de Infraestructura Regional Sudamericana – IIRSA.
- 1.10 Mediante Decreto Supremo N° 042-2009-EF del 18 de febrero de 2009, se aprobó el nuevo Reglamento de Organización y funciones de PROINVERSIÓN.
- 1.11 Mediante Resolución Suprema N° 036-2009-EF, del 21 de marzo de 2009, se constituyen Comités Especiales en PROINVERSION, creándose el Comité de PROINVERSION en Proyectos de Infraestructura Vial, Infraestructura Ferroviaria e Infraestructura Aeroportuaria – PRO INTEGRACIÓN.
- 1.12 Mediante Resolución Suprema N° 047-2009-EF del 29 de abril de 2009, se designa a los miembros permanentes de los Comités Especiales de PROINVERSION.
- 1.13 Mediante Acuerdo adoptado en sesión de Consejo Directivo de PROINVERSION de fecha 6 de mayo de 2009, se asignan a los respectivos Comités Especiales, los proyectos por iniciativa estatal e iniciativa privada a cargo de PROINVERSION, habiéndose asignado al Comité de PROINTEGRACION la conducción del presente proceso.

2. ANTECEDENTES

- 2.1 La iniciativa para la modernización y desarrollo de la infraestructura regional sudamericana tiene su origen en la Cumbre de Presidentes de América del Sur realizada en la ciudad de Brasilia, Brasil entre los días 30 de agosto y 1 de septiembre de 2000 por invitación del Presidente de la República Federativa del Brasil.

En la Reunión de Montevideo, el Comité de Coordinación Técnica, conformados por el BID, la CAF y FONPLATA, presentaron el Plan de Acción para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana - IIRSA, que identifica nueve ejes de integración y desarrollo y 6 procesos sectoriales necesarios para optimizar la competitividad y sostenibilidad de la cadena logística.





La IIRSA es una iniciativa multinacional que involucra por primera vez a los doce países soberanos de América del Sur.

- 2.2 En su sesión del 05 de marzo de 2003, el Consejo Directivo de PROINVERSION acordó incorporar al proceso de promoción de inversión privada a su cargo, las obras y el mantenimiento de la infraestructura de transporte multimodal de los proyectos incluidos en el "Plan de Acción para la Integración de Infraestructura Regional Sudamericana – IIRSA", para ser entregados en concesión bajos los mecanismos y procedimientos establecidos en las normas legales vigentes, encargando el proceso al Comité de PROINVERSION en Proyectos de Infraestructura y de Servicios Públicos.
- 2.3 El acuerdo anterior fue ratificado mediante Resolución Suprema N° 081-2003-EF del 07 de marzo de 2003 y publicada en el diario oficial El Peruano el 08 de marzo de 2003.
- 2.4 Mediante Resolución Suprema N° 206-2003-EF del 09 de octubre de 2003, se ratificó el acuerdo de PROINVERSION, mediante el cual se aprobó el Plan de Promoción de Incorporación de Inversión Privada del proyecto referido.
- 2.5 Posteriormente, el proyecto encargado fue convocado a concurso el cual fue declarado desierto, al no haberse recibido propuestas de Postores Precalificados.
- 2.6 Con Oficio N° 266-2009-MTC/02 del 21 de setiembre de 2009, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través del **Esquema de Concesión IIRSA Amazonas Centro Tramo 2**, de fecha setiembre 2009 que adjunta, comunica a PROINVERSION que ha reestructurado la Red Vial Amazonas Centro (Proyecto IIRSA Centro), dividiéndola en tres tramos: *Tramo 1*: Evitamiento Ramiro Prialé-Puente Ricardo Palma; *Tramo 2*: Puente Ricardo Palma-La Oroya-Huancayo y La Oroya-Dv Cerro de Pasco y *Tramo 3*: Dv Cerro de Pasco-Pucallpa, precisando que el resultado del mencionado Esquema de Concesión indica la naturaleza de autosostenibilidad del Tramo 2 y sugiriendo que su convocatoria podría seguir el esquema utilizado en las concesiones recientes de infraestructura vial.

3. OBJETIVOS DEL PLAN DE PROMOCIÓN

El Plan de Promoción del Tramo 2 del Eje Multimodal del Amazonas Centro del "Plan de Acción para la Integración de Infraestructura Sudamericana – IIRSA" (IIRSA Centro) está orientado al cumplimiento de los siguientes objetivos principales:



- a) Definir las características del proceso de concesión, incluyendo su objeto, plazo de concesión, esquema financiero y modalidad de otorgamiento de la concesión.
- b) Establecer el diseño general del proceso de concesión con sus respectivas actividades, incluyendo el cronograma referencial del proceso.

4. OBJETO, AMBITO Y ALCANCE DEL PROYECTO

4.1. Objeto

El objeto del Proyecto es la entrega en Concesión a una persona jurídica, nacional o extranjera, del Tramo 2 de IIRSA Centro, que incluye la ejecución de obras así como la operación y conservación de los bienes de la carretera de acuerdo a los términos y condiciones establecidos en el Contrato de Concesión, bajo el régimen establecido en el Decreto Supremo N° 059-96-PCM y su Reglamento.

4.2. Ámbito

El Proyecto se encuentra ubicado en las regiones de Lima, Junín y Pasco.

4.3. Alcance

El Proyecto comprende el Tramo 2 de IIRSA Centro, Puente Ricardo Palma – La Oroya – Huancayo, y La Oroya - Dv Cerro de Pasco, con una longitud aproximada de 370 km, en los cuales se ejecutarán los trabajos de acuerdo a las responsabilidades que se precisarán en los términos de referencia respectivos.

5. BENEFICIOS DE LA CONCESIÓN

Los principales beneficios a obtenerse de la concesión del Tramo 2 de IIRSA Centro, son los siguientes:

- a) Inicialmente, integrar la zona central del país y mejorar el intercambio comercial entre esta zona, la capital y otras regiones del país.
- b) Mejorar la infraestructura de transporte del país, con el fin de posteriormente integrar al Perú con Brasil y aprovechar las oportunidades de intercambio comercial entre ambos países.





- c) El desarrollo de la infraestructura regional sudamericana adquiere especial relevancia, en el marco de los conceptos de competitividad y sostenibilidad. Esto implica no sólo mejorar la infraestructura (vial, portuaria, aeroportuaria y fluvial) y concebir un proceso logístico integral que incluya el mejoramiento de los sistemas y regulaciones aduanales, de telecomunicaciones, la tecnología de la información, los mercados de servicios de logística (fletes, seguros, almacenamiento y procesamiento de permisos, entre otros), y el desarrollo sostenible en el ámbito local.
- d) Asegurar la sostenibilidad de la carretera al entregar en concesión no sólo la obra sino el mantenimiento por el tiempo que dure la concesión.

6. DISEÑO GENERAL DEL PROCESO

Del análisis de las condiciones y características del proceso, se han determinado las siguientes actividades necesarias para su puesta en marcha y desarrollo:

- a) Contratación de un Asesor de transacción.
- b) Los Asesores técnicos de ingeniería, económico-financieros, ambiental y legal, que tendrán a su cargo los temas propios de su especialidad, serán los consultores que prestan servicios no autónomos en PROINVERSION.
- c) Formulación del modelo Económico-Financiero para el proyecto
- d) Estructuración de parámetros para el concurso
- e) Formulación y difusión de las Bases del Concurso
- f) Elaboración del Contrato de Concesión
- g) Preparación de la Sala de Datos
- h) Implementación y conducción del proceso
- i) Contacto y seguimiento a los inversionistas potenciales
- j) Interactuar con postores y con otros actores o entidades del Estado como parte del proceso de promoción de la inversión privada.

7. MODALIDAD DE OTORGAMIENTO DE LA CONCESIÓN y TIPO DE CONTRATO DE CONCESIÓN

7.1 Modalidad

- a) Concurso de Proyectos Integrales (Artículo 6°, inciso 2 del Decreto Supremo N° 059-96-PCM).
- b) A Título oneroso (Artículo 14°, inciso a) del Decreto Supremo N° 059-96-PCM).



7.2 Tipo de Contrato de Concesión

BOT (build, operate and transfer), en el cual el Estado de la República del Perú representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones actúa como Concedente.

8. SUPERVISIÓN DE LA CONCESIÓN

Bajo responsabilidad del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público-OSITRAN.

9. ESQUEMA FINANCIERO

9.1. Monto de las Inversiones

El esquema de concesión del Tramo 2 de IIRSA Centro, representa una inversión que estará dada por la magnitud de la oferta ganadora, estimándose la inversión en obras obligatorias en el orden de los US\$ 60 MM (incluido el IGV).

Este monto no incluye los gastos de operación y conservación, los mismos que serán de responsabilidad del Concesionario.

9.2. Estructura del Financiamiento

El financiamiento para la ejecución de las obras y las labores de operación y conservación estarán a cargo del concesionario.

El mecanismo se complementa con la operación de las unidades de peaje a cargo del concesionario quien deberá cobrar como Tarifa aquella que se determine en el Contrato de Concesión. Los ingresos que se generen por este concepto, serán destinados a la recuperación de sus inversiones, costos de operación, conservación y utilidad.

El Estado de la República del Perú podrá otorgar las facilidades que estén a su alcance para el cierre financiero del Concesionario.

9.3. Factor de Competencia

El factor de competencia que permitirá definir al ganador del Concurso está determinado por las Obras que el Concesionario esté dispuesto a ejecutar además de las Obras que el Estado establezca como obligatorias.



10. PLAZO DE LA CONCESIÓN

ningún caso excederá el máximo permitido de acuerdo al Artículo 16 del Decreto Supremo N° 059-96-PCM. La vigencia del plazo se contará a partir de la fecha de suscripción del contrato respectivo.

11. CRONOGRAMA DEL PROCESO

El cronograma referencial de las actividades principales del proceso de concesión es el siguiente:

Actividades	Plazo
Aprobación de Bases	Hasta 20 días calendario posteriores a la publicación del acuerdo del CDP aprobando el Plan de Promoción.
Convocatoria y difusión de Bases	Hasta 4 días hábiles posteriores al evento anterior.
Presentación de Sobres N° 1 (Documentos de Precalificación)	Hasta 30 días calendario antes de la presentación de Sobres N° 2 y N° 3.
Entrega de Versión Final del Contrato	Dentro de los 240 días calendario posteriores a la publicación de la convocatoria del concurso
Presentación del Sobres N° 2 y N° 3 (Propuesta Técnica y Propuesta Económica) y Apertura del Sobre N° 2	Hasta 30 días calendario posteriores al evento anterior.
Apertura de sobre N° 3 y otorgamiento de Buena Pro	Hasta 10 días calendario posteriores al evento anterior.
Fecha de Cierre	Se comunicará mediante circular



Lima, setiembre de 2009