

REPUBLICA DEL PERU



**Modificación del Plan de Promoción de Incorporación de
Inversión Privada**

**CONCESION DEL PROYECTO ESPECIAL SISTEMA ELÉCTRICO DE
TRANSPORTE MASIVO DE LIMA Y CALLAO, EN LOS TRAMOS DE LA
LINEA 1**

**COMITÉ DE PROINVERSION EN PROYECTOS DE
INFRAESTRUCTURA VIAL, INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA E INFRAESTRUCTURA
AEROPORTUARIA
PRO INTEGRACIÓN**

Agosto - 2009



INDICE

	Pag.
1. Antecedentes	03
2. Base Legal	04
3. Objetivos del Plan de Promoción	07
4. Diseño General del Proceso	08
5. Plazo de la Concesión	09
6. Obligaciones del Concesionario	09
7. Modalidad y procedimiento de otorgamiento de la Concesión	09
8. Esquema Financiero... ..	10
9. Cronograma del Proceso.....	10





1. ANTECEDENTES

- 1.1 El crecimiento demográfico y económico de la ciudad de Lima ha llevado a un incremento de la demanda de viajes de sus habitantes para desplazarse dentro de la ciudad.
- 1.2 Esta mayor demanda sin embargo no ha venido acompañada de una adecuada oferta de transporte público, la cual por el contrario ha ingresado en los últimos años en una senda de franco deterioro, haciéndose más evidente la necesidad de implementar un sistema de transporte masivo que permita corregir esta falla para efectos de brindar un mejor servicio.
- 1.3 A la fecha, la Autoridad Autónoma del Proyecto Especial Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao (en adelante, la AATE) ha ejecutado la construcción y equipamiento del Primer Tramo de la Línea 1 (de Villa El Salvador hasta el Puente Atocongo) del Proyecto Especial Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao. Las obras civiles, electromecánicas, bienes de capital, estudios y gestión administrativa han significado hasta el momento una inversión de US\$ 312 millones. Sin embargo, la operación del tramo construido es deficitaria y se requiere extender la ruta hasta al Hospital 2 de Mayo para incrementar la demanda.
- 1.4 El Primer Tramo ejecutado de la Línea 1, va desde Villa El Salvador hasta el Puente Atocongo. Esto involucra los siguientes activos:
 - 9,85 Km. de vía férrea (a doble vía).
 - Siete estaciones de pasajeros.
 - Tres subestaciones rectificadoras.
 - Patio Taller de 15 Has. Este complejo consta de un edificio con centro de control, una planta térmica de emergencia de 5MW de capacidad, una subestación eléctrica 60/20 KV, una subestación rectificadora, un torno bajo nivel, talleres de material rodante, equipamiento y otras edificaciones.
 - Material rodante principal. Flota de material rodante compuesta por 32 coches, de los cuales 22 son motores y 10 remolcados. Esta composición permite por ahora formar cinco trenes de seis coches, con una capacidad de 1,500 pasajeros por tren, quedando dos coches de reserva.
 - Material rodante auxiliar, que incluye tres vehículos auxiliares a motor diesel.
 - Lote de repuestos.
- 1.5 En adición al tramo ya construido en capacidad de operación, la AATE ha ejecutado un avance en el segundo tramo, cuyo viaducto está construido en dos sectores: desde el puente Atocongo hasta la proyectada estación Jorge Chávez (distrito de Santiago de Surco), y desde el Óvalo Los Cabitos hasta la avenida Angamos. Así mismo, en un tercer sector, entre Angamos y Javier Prado, se han construido cimientos y columnas. El avance total del tramo cubre una extensión de 5,65 km.





2. BASE LEGAL

- 2.1 Por Decreto Supremo N° 001-86-MIPRE de fecha 20 de febrero de 1986 se crea la Autoridad Autónoma del Proyecto Especial Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao –AATE.
- 2.2 Mediante Ley N° 24565 de fecha 01 de noviembre de 1986, se le dio fuerza de Ley al referido Decreto Supremo, declarándose de necesidad pública y de preferente interés social el establecimiento del proyecto del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo para la ciudad de Lima y Callao, el cual incluye el tramo de la Línea 1 comprendido entre Villa El Salvador – Avenida Grau, al cual en adelante se denominará el "Proyecto".
- 2.3 El Decreto Legislativo N° 417 de fecha 30 de abril de 1987, declaró de necesidad y utilidad pública, las expropiaciones de bienes inmuebles de propiedad privada que resulten necesarias para la construcción de la infraestructura del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao. Mediante Decreto Legislativo N° 418 publicado el mismo día, se autorizó el derecho de uso de la vía pública para la construcción de la infraestructura del sistema eléctrico de transporte masivo de Lima y Callao.
- 2.4 Mediante Decreto Legislativo N° 674 de fecha 27 de setiembre de 1991, se declaró de interés nacional la Promoción de la Inversión Privada en las Empresas del Estado y se creó la Comisión de Promoción de la Inversión Privada (COPRI), como ente rector del proceso. Mediante Decreto Legislativo N° 758 de fecha 13 de noviembre de 1991, se dictaron normas para la promoción de las inversiones privadas en infraestructura de servicios públicos. Mediante Decreto Legislativo N° 839, de fecha 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).
- 2.5 Mediante Decreto Supremo N° 059-96-PCM de fecha 27 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. Mediante Decreto Supremo N° 080-96-PCM de fecha 28 de diciembre de 1996, se promulgó 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.
- 2.6 Mediante Ley N° 27111 de fecha 16 de mayo de 1999, se transfirió a la COPRI, las funciones, atribuciones y competencias otorgadas a la PROMCEPRI.
- 2.7 Por Decreto de Urgencia N° 058-2001 de fecha 01 de junio de 2001, se ordenó transferir la administración de la AATE, a la Municipalidad Metropolitana de Lima, a partir del 1 de junio de 2001, incluyendo los recursos presupuestales, activos, el personal y acervo documentario.
- 2.8 Por Decreto de Urgencia N° 054-2001, de fecha 05 de mayo de 2001, se facultó a PROINVERSIÓN para tomar a su cargo los procesos de promoción de inversión privada y de otorgamiento de concesiones de obras públicas de infraestructura y de servicios públicos, de competencia de las Municipalidades, Sociedades de Beneficencia y demás entidades del Estado, bajo los mecanismos, procedimientos y beneficios establecidos en el Decreto Legislativo N° 674 y el TUO aprobado por Decreto Supremo N° 059-96-PCM.
- 2.9 Mediante Decreto Supremo N° 027-2002-PCM de fecha 25 de abril de 2002, se dispuso la fusión de la COPRI, la Comisión Nacional de Inversiones y





- Tecnologías Extranjeras (CONITE) 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). Mediante Decreto Supremo N° 042-2009-EF de fecha 19 de febrero de 2009, se aprobó el vigente Reglamento de Organización y Funciones de PROINVERSIÓN.
- 2.10 La Ley N° 28670 de fecha 26 de enero de 2006, declaró de interés nacional el proyecto de extensión de la línea N° 1 del tren urbano de Lima desde el puente Atocongo hasta la Avenida Grau.
 - 2.11 Con fecha 17 de enero del 2007 la Municipalidad Metropolitana de Lima, mediante acuerdo de Consejo Municipal N° 002-2007 aprobó el Convenio Marco de Cooperación Interinstitucional entre la Presidencia del Consejo de Ministros (PCM) y la Municipalidad Metropolitana de Lima (en adelante, la "Municipalidad"), dicho convenio fue suscrito el 18 de enero del 2007 y tiene por objeto establecer las mejores condiciones para el mantenimiento de la actual infraestructura del Proyecto.
 - 2.12 Mediante Oficio N° 009-2007-MML-ALC, de fecha 17 de enero de 2007, el Alcalde de Lima, en representación de la Municipalidad Metropolitana de Lima, solicitó que PROINVERSIÓN brinde a dicha entidad asistencia técnica bajo la modalidad de encargo para la ejecución del proceso de promoción de la inversión privada del Proyecto.
 - 2.13 El Consejo Directivo de PROINVERSIÓN en su sesión de fecha 18 de enero de 2007 aprobó aceptar el encargo realizado por la Municipalidad Metropolitana de Lima a través de su Alcalde. Asimismo, acordó incorporar el Proyecto al proceso de promoción de la inversión privada bajo los mecanismos y procedimientos en el TJO aprobado por el Decreto Supremo N° 059-96-PCM y su Reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 060-96-PCM. Finalmente, el Consejo Directivo acordó encargar al Comité de PROINVERSIÓN en Proyectos de Infraestructura y de Servicios Públicos la conducción del proceso de promoción de la inversión privada. Dicho acuerdo fue ratificado mediante Resolución Suprema N° 008-2007-EF, publicada el 19 de enero de 2007 en el diario oficial El Peruano.
 - 2.14 Con fecha 16 de marzo del 2007 se culminó el proceso de formalización y suscripción del Convenio de Asistencia Técnica bajo la Modalidad de Encargo entre la Municipalidad y la Agencia de Promoción de la Inversión Privada – PROINVERSIÓN" (en adelante, el "Convenio").
 - 2.15 Mediante Decreto Legislativo N° 1012 de fecha 13 de mayo de 2008, se aprobó la Ley Marco de Asociaciones Público – Privadas para la generación de empleo productivo, dicho dispositivo legal dicta normas para la agilización de los procesos de promoción de la inversión privada. Esta norma fue reglamentada mediante el Decreto Supremo N° 146-2008-EF de fecha 09 de diciembre de 2008.
 - 2.16 Con fecha 28 de enero de 2009, se llevó a cabo el Acto de Presentación de Sobres N° 2 y N° 3 del Proyecto, el mismo que fue declarado desierto al no recibirse propuestas.
 - 2.17 Mediante Decreto Supremo N° 008-2009-MTC, publicado el 13 de febrero de 2009, el MTC decretó facultar a PROVIAS NACIONAL a realizar actividades de preparación, gestión y ejecución de proyectos de infraestructura de transporte terrestre relacionados al Proyecto, que le sean asignados mediante ejecución por encargo y en el marco de la legislación vigente.





- 2.18 Mediante Acuerdo N° 064, del 19 de febrero de 2009, el Concejo Metropolitano acuerda lo siguiente:
- Encargar a PROINVERSIÓN que estructure un nuevo esquema de Concesión que permita la continuación del proceso de promoción del Proyecto.
 - Aprobar la celebración del Convenio de cooperación interinstitucional a suscribirse entre la Municipalidad y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, MTC).
- 2.19 Mediante el Convenio de Cooperación Interinstitucional firmado entre la Municipalidad y el MTC, se encarga a este Ministerio la ejecución de las Obras del Proyecto, tomando como referencia el Expediente Técnico y Especificaciones Técnicas Básicas existentes; así como el desarrollo de los procesos de selección para dar cumplimiento a la ejecución de las Obras.
- 2.20 Mediante el Decreto de Urgencia N° 032-2009, de fecha 28 de febrero de 2009 se encarga al MTC la ejecución de las obras de la extensión de la Línea 1 del Proyecto y se faculta a PROVIAS NACIONAL del MTC a realizar la preparación, gestión, administración y ejecución de las obras de extensión del Proyecto.
- 2.21 Mediante Decreto de Urgencia N° 034-2009, de fecha 10 de marzo de 2009, se autoriza al Ministerio de Economía y Finanzas a contratar una operación de endeudamiento externo hasta por la suma de US\$ 350 000 000,00, con la Corporación Andina de Fomento, para financiar la ejecución de las obras del Proyecto. Asimismo, se autoriza un crédito suplementario en el Presupuesto del Sector Público para el año fiscal 2009 hasta por S/ 320 000 000,00 con cargo a los recursos obtenidos de la operación de endeudamiento antes indicada.
- 2.22 Mediante Resolución Suprema N° 036-2009-EF de fecha 22 de marzo de 2009, se constituyeron los Comités Especiales de PROINVERSIÓN, dentro de los cuales se encuentra el Comité de PROINVERSIÓN en Proyectos de Infraestructura Vial, Infraestructura Ferroviaria e Infraestructura Aeroportuaria – PRO INTEGRACIÓN.
- 2.23 Mediante Decreto de Urgencia N° 042-2009, de fecha 02 de abril de 2009, se incorporó, via Crédito Suplementario en el Presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal 2009, recursos hasta por la suma de Sesenta y Cinco Millones y 00/100 Nuevos Soles (S/. 65 000 000,00). Asimismo, se establece mediante su Artículo 3, que el encargo conferido al MTC comprende el reacondicionamiento y modernización del Tramo Villa El Salvador - Atocongo e incluye las instalaciones ubicadas en Villa El Salvador, así como la ejecución de las obras civiles y electromecánicas del Tramo Atocongo - Avenida Grau.
- 2.24 Mediante Acuerdo N° 192, del 23 de abril de 2009, el Concejo Metropolitano de Lima acuerda transferir la AATE y el Proyecto al MTC; entidad que ha manifestado su voluntad de continuar con el proyecto, el mismo que a la fecha se encuentra incorporado al proceso de promoción de la inversión privada. En tal sentido, el MTC actuará en el presente proceso en calidad de Concedente.
- 2.25 Mediante Resolución Suprema N° 047-2009-EF, del 30 de abril de 2009, se designa a los Miembros Permanentes de los Comités Especiales de PROINVERSIÓN, entre ellos, el Comité de PROINVERSIÓN en Proyectos de Infraestructura Vial, Infraestructura Ferroviaria e Infraestructura Aeroportuaria – PRO INTEGRACIÓN (en adelante, el Comité Pro Integración).
- 2.26 Mediante Decreto de Urgencia N° 063-2009, publicado el día 07 de junio de 2009, se fusionó la AATE de la Municipalidad Metropolitana de Lima con el MTC,





bajo la modalidad de fusión por absorción; correspondiéndole a la primera la calidad de entidad absorbida. Dicha fusión se realizó a través de una Comisión de transferencia, la misma que transfirió los bienes, recursos, personal y materiales de la AATE de la Municipalidad Metropolitana de Lima al MTC, constituyéndose la Unidad Ejecutora AATE, dentro del Sub Sector Transportes. Asimismo, mediante las Resoluciones Ministeriales N° 508-2009-MTC/01 del 19 de julio de 2009, N° 510-2009-MTC/01 del 20 de julio de 2009 y N° 511-209-MTC/01 emitida el 16 de julio del presente año, el MTC ha creado la institucionalidad necesaria para asumir la gestión plena del Proyecto.

- 2.27 Mediante Oficio N° 722-2009-MTC/01 del 24 de julio de 2009, el MTC informa que, en base a los dispositivos legales mencionados en el numeral precedente, ha asumido la responsabilidad de gerenciar el Proyecto a través de su Unidad Ejecutora AATE, por lo que las decisiones y estrategias necesarias para alcanzar las metas del Proyecto lo establece dicho Ministerio. En tal sentido, recomienda continuar con el proceso.
- 2.28 Mediante Oficio N° 413/DE/PROINVERSION de fecha 30 de julio de 2009, PROINVERSION comunicó al MTC que funcionarios de la AATE habían manifestado la necesidad de incorporar al proyecto la "construcción del Taller de Mantenimiento Mayor para los trenes nuevos y existentes (incluye las vías de acceso al mismo) en el segundo nivel del Patio Taller". En tal sentido, PROINVERSION solicitó al MTC precisar si dichas obras debían ser incluidas en el Plan de Promoción y en las bases del Concurso.
- 2.29 Mediante Oficio N° 797-2009-MTC/01 de fecha 31 de julio de 2009, el MTC confirmó que resultaba necesario la inclusión en el Plan de Promoción y en las Bases del Concurso la Construcción y Equipamiento del Taller de Mantenimiento Mayor para los Trenes Nuevos y Existentes, incluyendo las vías de acceso al mismo, en el segundo nivel del Patio Taller de Villa El Salvador.
- 2.30 La modificación del Plan de Promoción, será aprobado por el Comité Pro Integración y por el Consejo Directivo de PROINVERSION para luego ser ratificado mediante Resolución Suprema, conforme a las disposiciones del Decreto Supremo N° 059-96-PCM y su Reglamento aprobado mediante Decreto Supremo N° 060-96-PCM.
- 2.31 En tal sentido, a fin de continuar con el Proceso de Promoción a la Inversión Privada del Proyecto encomendado por el MTC, se ha elaborado la modificación del Plan de Promoción, como punto de inicio al encargo efectuado.

3. OBJETIVOS DEL PLAN DE PROMOCION

El presente Plan de Promoción de la Inversión Privada está orientado al cumplimiento de los siguientes objetivos:

- Establecer las pautas generales que se seguirán para la entrega en concesión del diseño, construcción del Taller de Mantenimiento Mayor para los Trenes nuevos y existentes (incluye las vías de acceso al mismo) en el segundo nivel del Patio Taller, provisión de material rodante, operación y mantenimiento del Proyecto,
- Definir las principales características del proceso de entrega en concesión, de la ejecución de las inversiones necesarias y del mantenimiento y operación del Proyecto, incluyendo su objeto, plazo de concesión, esquema financiero, modalidad y procedimiento de otorgamiento de la concesión.





- Establecer el diseño general del proceso de concesión, con sus respectivas actividades, incluyendo un cronograma referencial.

4. DISEÑO GENERAL DEL PROCESO

- 4.1 El objeto del presente concurso, es la selección de Personas Jurídicas nacionales o extranjeras para la entrega en Concesión del Proyecto.
- 4.2 El Concesionario será responsable por el financiamiento, diseño, construcción del Taller de Mantenimiento Mayor para los Trenes nuevos y existentes (incluye las vías de acceso al mismo) en el segundo nivel del Patio Taller, provisión de material rodante, operación y mantenimiento del Proyecto, conforme a los lineamientos técnicos contenidos en las bases y/o contrato de concesión.
- 4.3 Actividades ejecutadas:

A la fecha el Comité de PROINVERSIÓN en Proyectos de Infraestructura Vial, Infraestructura Ferroviaria e Infraestructura Aeroportuaria – PRO INTEGRACIÓN ha recibido los siguientes documentos:

1. Especificaciones técnicas del expediente técnico aprobado mediante Resolución de Presidencia Ejecutiva N° 049-A-2003-AATE/PE.
2. Acuerdo de Concejo Metropolitano N° 192 de fecha 23 de abril de 2009, sobre la transferencia del Proyecto al Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
3. Oficio N° 772-2009-MTC/01 de fecha 24 de julio de 2009, mediante el cual el MTC asume la responsabilidad de continuar con la ejecución del Proyecto.
4. Oficio N° 797-2009-MTC/01 de fecha 31 de julio de 2009 mediante el cual el MTC comunicó la necesidad de incluir en el Plan de Promoción y en las Bases del Concurso la Construcción y Equipamiento del Taller de Mantenimiento Mayor para los Trenes Nuevos y Existentes, incluyendo las vías de acceso al mismo, en el segundo nivel del Patio Taller de Villa El Salvador

Asimismo, a la fecha se ha publicado los siguientes dispositivos legales:

1. Decreto de Urgencia N° 063-2009.
2. Resolución Ministerial N° 508-2009-MTC/01

4.4 Actividades por ejecutar:

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

- Elaboración de Bases del Concurso.
- Convocatoria del Concurso de Proyectos Integrales.
- Definición de criterios de precalificación y factor de competencia.
- Definición de parámetros técnicos a ser incluidos.
- Análisis de riesgos.
- Elaboración del Contrato de Concesión.
- Seguimiento a los postores y promoción del proceso de concesión.
- Perfeccionamiento de la documentación del Concurso.
- Emisión de las diferentes versiones del contrato de concesión.
- Suscripción del Contrato de Concesión.



4.5 De los estudios a contratar para la realización del concurso:

Para llevar a cabo el proceso de promoción de la inversión privada del Proyecto se prevé la contratación de asesoría técnica y financiera, con la finalidad de apoyar al Comité en la evaluación del Proyecto.

4.6 El Proyecto presenta las siguientes características:

La referencia básica para la provisión de material rodante, está constituida por los estudios de factibilidad, especificaciones técnicas básicas y la ingeniería de detalle existente proporcionado por la AATE del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. El Postor podrá plantear su propuesta con las adecuaciones y actualizaciones tecnológicas que considere conveniente, en tanto, tales modificaciones se adecuen a las especificaciones mínimas contenidas en las bases y/o contrato de concesión.

5. PLAZO DE LA CONCESIÓN

Se prevé que el plazo máximo de concesión será de cuarenta (40) años, el mismo que podrá ser renovable de acuerdo a los términos establecidos en el contrato de concesión y leyes aplicables.

6. OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO

Las obligaciones del Concesionario serán las que se deriven de las bases, contrato de concesión, las derivadas del TUO de Concesiones (DS 059-96-PCM) y su reglamento, de las normas específicas aplicables a la concesión y demás disposiciones que resulten aplicables.

7. MODALIDAD Y PROCEDIMIENTO DE OTORGAMIENTO DE LA CONCESIÓN

- Modalidad de Promoción de la Inversión Privada:
Concesión (Artículo 2° del DS 059-96-PCM)
- Modalidad bajo la cual se entregará la Concesión:
Concurso de Proyectos Integrales (Artículo 6°, inciso 2 del DS 059-96-PCM).
- Tipo de Contrato:
DFBOT (design, finance, build, operate and transfer), en el cual el Ministerio de Transportes y Comunicaciones es el Concedente.
- Supervisión de la Concesión:
La supervisión de la Concesión podrá ser efectuada por el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – OSITRAN o por la entidad que el Concedente designe.
La supervisión de la Concesión será continua a lo largo de todo el periodo de Concesión, donde se evaluará el cumplimiento de los compromisos asumidos, de acuerdo a los parámetros de inversión, operación y servicio previstos en el contrato de concesión.



8. ESQUEMA FINANCIERO

Concesión Cofinanciada por el Estado de la República del Perú o Autosostenible, dependiendo de los resultados obtenidos de la evaluación económico – financiera, de conformidad con el literal c) del artículo 14 del TUO de Concesiones (DS 059-96-PCM) y su reglamento.

o Monto de Inversiones

El esquema de concesión deberá contener una inversión que considere principalmente la implementación y la provisión de material rodante, que será necesaria para la operación y el mantenimiento de la Concesión. Además deberá contemplar la inversión requerida para la Construcción y Equipamiento del Taller de Mantenimiento Mayor para los Trenes Nuevos y Existentes, incluyendo las vías de acceso al mismo, en el segundo nivel del Patio Taller de Villa El Salvador La inversión que sea determinada tiene como base y referencia los estudios realizados y remitidos por la AATE, bajo los alcances que puedan señalarse en las bases y el contrato de concesión.

o Estructura del Financiamiento

El esquema de financiamiento será el que se establezca en el contrato de concesión.

El Concedente otorgará un cofinanciamiento y/o una garantía de ingresos para poder asegurar la viabilidad del Proyecto.

En caso que la concesión contemple la participación del Concedente, a través del otorgamiento de un Cofinanciamiento y/o de alguna garantía de ingresos, se requerirá las aprobaciones respectivas del Concedente y del Ministerio de Economía y Finanzas.

o El esquema financiero de la Concesión contiene principalmente:

- a) El monto del cofinanciamiento que será otorgado, por el Concedente, y
- b) El tipo y monto de garantía de ingresos para la operación y mantenimiento de la Concesión.

o El esquema financiero será definido totalmente antes de la presentación de los sobres N° 2 y N° 3. Las Bases del presente proceso de promoción deberán contener y precisar el plazo para la definición oportuna del esquema antes mencionado, debiendo para ello contar con la aprobación necesaria del Consejo Directivo de PROINVERSIÓN.

9. CRONOGRAMA DEL PROCESO

9.1 El cronograma referencial de las actividades principales para culminar el proceso de concesión es el siguiente (en días hábiles):



	Actividades	Intervalos
1.	Publicaciones del aviso de convocatoria.	Representa el acto de publicación de la fecha en que se harán públicas las bases.
2.	Difusión de las Bases	Representa el día 1 del inicio del proceso.
3.	Precalificación de postores	Será un proceso continuo hasta aproximadamente 15 días antes de la presentación de sobres N° 2 y N° 3.
4.	Versión final del contrato	Se distribuirá a los postores, dentro de los 05 días posteriores a la recepción del informe previo de la Contraloría General de la República o luego de levantadas las observaciones por parte de PROINVERSIÓN.
5.	Presentación del Sobre 2 y 3	Aproximadamente 15 días posteriores de la fecha de aprobación de la Versión Final del Contrato
6.	Apertura del Sobre 3 y otorgamiento de buena pro	Aproximadamente 02 días posteriores a la actividad anterior.
8.	Cierre de contrato	Fecha que será programada de acuerdo con las exigencias para el cierre del contrato.

Lima, agosto de 2008

