



PERÚ

Ministerio
de Economía y Finanzas

Agencia de Promoción
de la Inversión Privada

Dirección Especial de
Proyectos



“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la Unidad, la Paz y el Desarrollo”

CONCURSO DE PROYECTOS INTEGRALES PARA LA ENTREGA EN CONCESIÓN DEL PROYECTO “REHABILITACIÓN INTEGRAL DEL FERROCARRIL HUANCAYO - HUANCAVELICA” (NUEVA CONVOCATORIA)

CIRCULAR No. 04

03 de julio de 2023

En virtud de lo dispuesto en el Decreto Legislativo N° 1362 que regula la Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público-Privadas y Proyectos en Activos; y considerando las facultades contenidas en el Reglamento de Organización y Funciones de PROINVERSIÓN, aprobado mediante Decreto Supremo N° 185-2017-EF, se comunica a los Interesados los comentarios recibidos a la Primera Versión del Contrato de Concesión del Proyecto (Nueva Convocatoria):

Comentario N° 1.

Anexo 6- sección B Incluir en los Estándares de señalización normas internacionales de otros países como por ejemplo China.

Comentario N° 2.

Apéndice 2 - Cofinanciamiento, establece que la RDP se paga "neto de deducciones" y el apéndice 3 señala: "Asimismo, en caso se generen deducciones a la RPMO por incumplimiento de niveles de servicio, adicionalmente, se aplicará al pago de la RPD, el factor de deducción (FDT) establecido en el numeral 7.10.2 del Anexo 7 del Contrato".

Al respecto, somos de la opinión que el RPD financia Inversiones Obligatorias mediante su capital social, referidas a (i) Hito de Estudios, (ii) Hito(s) de Plataforma 1, (iii) Hito de salón de exhibición, en consecuencia, no deberían ser penalizadas por factores de cumplimiento de Niveles de Servicio que obedecen netamente a la etapa de la Operación.

Comentario N° 3.

Anexo 5 - Apéndice 1 numera j) Cuenta Reserva por Mantenimiento mayor y reposición señala:

"El uso de los fondos de esta cuenta debe estar autorizado por el CONCEDENTE, previa opinión del Regulador, de acuerdo a lo previsto en el EDI y en el Plan de Mantenimiento de Obra y de Material Rodante Adquirido correspondiente, en el entendido que el mantenimiento mayor y/o reposiciones consiste en las actuaciones encaminadas a devolver la Infraestructura Ferroviaria a su estado original, mediante reparaciones mayores (mantenimiento mayor y/o reposiciones), que no están consideradas en el mantenimiento periódico rutinario de la infraestructura, actuando solo sobre aquellos elementos cuya vida útil es inferior a 30 años".

Sin embargo, no establece procedimientos adicionales para el uso de los recursos si no hubieran sido contemplados inicialmente en los EDI y si durante el periodo de explotación de la concesión se requiere adelantar inversiones, no hay un mecanismo claro que permita disponer de los fondos para realizar las inversiones que la Concesión necesite.



PERÚ

Ministerio
de Economía y Finanzas

Agencia de Promoción
de la Inversión Privada

Dirección Especial de
Proyectos



“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la Unidad, la Paz y el Desarrollo”

CONCURSO DE PROYECTOS INTEGRALES PARA LA ENTREGA EN CONCESIÓN DEL PROYECTO “REHABILITACIÓN INTEGRAL DEL FERROCARRIL HUANCAYO - HUANCAVELICA” (NUEVA CONVOCATORIA)

Comentario N° 4.

Anexo 5 -Apéndice 1 fideicomiso de administración, numeral 6b) Cuenta del Operador. Se sugiere revisar el esquema de funcionamiento de la cuneta de fideicomiso, si bien es cierto se contempla el retorno de los montos recaudados a cubrir en parte el RPMO. También señala:

"En caso los recursos provenientes de la recaudación de las Tarifas por Servicios Obligatorios sean inferiores al monto de la contraprestación del Operador, el CONCESIONARIO realizará el pago correspondiente al Operador."

Sin embargo, pareciera que se deja a potestad del Concesionario el pago de los servicios de Operador y no especifica ninguna obligación explícita en el no deseado caso de incumplimientos de pago. Esto, considerando que son empresas diferentes las que prestan el Servicio de Operación y el Concesionario.

Comentario N° 5.

Apéndice 3 – Plan de prestación del servicio: si bien es cierto se señala que "Los tiempos de viaje definitivos serán propuestos por el CONCESIONARIO en los EDIs correspondientes", sin embargo, somos de la opinión que se debería establecer su revisión luego de algún tiempo de la puesta en marcha definitiva, lo cual permitirá conocer el comportamiento real de la operación en la zona y ajustar los tiempos estimados, ya que los tiempos de viaje afectan los factores de Niveles de Regularidad del Servicio.

Comentario N° 6.

ANEXO 11 PERSONAL CLAVE Y FUNCIONES DEL OPERADOR señala personal clave que pertenece tanto al Operador como al Concesionario. Se sugiere diferenciar el personal que puede ser contratado por el Operador y el personal que puede ser contratado por el Concesionario, a fin de evitar tener que duplicar funcionarios y encarecer los costos del RPMO, como por ejemplo Gerente General, Gerente de Infraestructura, Gerente de Seguridad, etc.

Comentario N° 7.

El Apéndice 3 Plan de prestación del Servicio establece un servicio de transporte durante la etapa de la ejecución de las Inversiones Obligatorias; sin embargo, no señala la forma de su remuneración, entendiéndose que debe ser cubierta por el RPI o RPMO, se solicita especificar en cuál de los conceptos estaría incluido el costo de ese servicio.

Comentario N° 8.

Resulta necesario que las Actas mencionadas (*Acta de Aceptación de Obras, Acta de Aceptación de Inversiones Obligatorias, Acta de Aceptación de Material Rodante Adquirido, Acta de Conformidad de Operación*) recepcionen las obras validando las mismas, cerrando con ello el riesgo construcción y que el alcance de construcción y de material rodante haya sido



PERÚ

Ministerio
de Economía y Finanzas

Agencia de Promoción
de la Inversión Privada

Dirección Especial de
Proyectos



“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la Unidad, la Paz y el Desarrollo”

CONCURSO DE PROYECTOS INTEGRALES PARA LA ENTREGA EN CONCESIÓN DEL PROYECTO “REHABILITACIÓN INTEGRAL DEL FERROCARRIL HUANCAYO - HUANCAVELICA” (NUEVA CONVOCATORIA)

ejecutado cumpliendo las exigencias contractuales, entrando en una fase diferente del proyecto con riesgo de operación y mantenimiento. La frase detallada indica expresamente que dichas “actas” no enervan ni limitan la responsabilidad del Concesionario en cuanto a que lo ejecutado o adquirido permitirá cumplir los Niveles de Servicio. Ello supone que la suscripción de las mencionadas actas no limita la responsabilidad del Concesionario.

Se sugiere precisar los alcances de la conformidad dada en las citadas actas. Asimismo, establecer en la cláusula que con la suscripción de las referidas actas se da por cumplida la obligación, sin perjuicio de la obligación del CONCESIONARIO de cumplir los Niveles de Servicio, así como los demás fines del presente Contrato.

- Acta de Aceptación de Inversiones Obligatorias: obtener esta acta implica haber realizado Pruebas de Puesta en Marcha y pruebas para conseguir la Puesta en Operación, e implica una validación de que las inversiones cumplen con los Niveles de Servicio y demás requisitos técnicos y contractuales. La responsabilidad respecto a la ejecución de las Inversiones Obligatorias debe entenderse como cumplida, y la responsabilidad a partir de ese momento deber ser en relación con la Etapa Integral.
- Acta de Aceptación de Material Rodante Adquirido: Esta acta se consigue luego de obtener las Actas de Conformidad de Operación de cada Tramo, lo que implica que las Pruebas de Puesta en Marcha y Puesta en Operación con el Material Rodante Adquirido han superado los requisitos del Contrato de Concesión.
- Acta de Conformidad de Operación: Esta acta se obtiene luego de conseguir los requisitos establecidos en el Contrato de Concesión sobre las Pruebas de Puesta en Marcha y la Puesta en Operación, superándose correctamente y validándose por el Concedente y Regulador. Por lo tanto, debe entenderse cumplida la obligación del Concesionario

Comentario N° 9.

Cláusula 1.20 Definiciones “Bienes de la Concesión “

Es importante que los bienes de la concesión sean entregados en el mismo estado en el que se encontraban en el año 2015, año en el que se realizó el estudio de Preinversión, más aún teniendo en consideración que con dicho estudio se ha calculado el monto de Inversiones Obligatorias.

Se sugiere incluir cláusula en el contrato de concesión donde se especifique que los “El Concedente declara que el Concedente entregará los Bienes de la Concesión, así como los taludes superiores, inferiores y plataforma ferroviaria, con las mismas condiciones técnicas, geológicas y geotécnicas, que las indicadas en el Estudio de Previsión que sirvieron para establecer las Inversiones Obligatorias. En el caso que se decida no incluir esta declaración debido a que el Concedente no realizará las tareas antes descritas, se deberá incluir en el Contrato de Concesión las cláusulas que regulen cómo se desarrollarán y remunerarán las



PERÚ

Ministerio
de Economía y Finanzas

Agencia de Promoción
de la Inversión Privada

Dirección Especial de
Proyectos



“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la Unidad, la Paz y el Desarrollo”

CONCURSO DE PROYECTOS INTEGRALES PARA LA ENTREGA EN CONCESIÓN DEL PROYECTO “REHABILITACIÓN INTEGRAL DEL FERROCARRIL HUANCAYO - HUANCVELICA” (NUEVA CONVOCATORIA)

mayores inversiones que debería realizar el Concesionario para cumplir con los Niveles de Servicio”.

Comentario N° 10.

Cláusula 1.20 Definiciones “Estudio Definitivo de Ingeniería (EDI)”

La falta de limitar el EDI, de manera expresa, a las Inversiones Obligatorias, traslada el riesgo al Concesionario de incluir en el EDI todos los posibles errores e imprecisiones que encuentren en el estudio de Preinversión, así como todas las afecciones de agentes externos. Entre los más importantes tenemos:

- Por ejemplo, los taludes con un factor de seguridad por debajo del factor mínimo marcado por la disposición aplicable, tanto en Inversiones Obligatorias como los taludes fuera de estas inversiones.
- Actos de agentes externos, como por ejemplo (i) el desprendimiento de la plataforma ferroviaria en Cuenca por los trabajos realizados por el Gobierno Regional de Huancavelica (PK 57+000) o (ii) los desprendimientos en la zona de Acoria (PK 78+000) por los trabajos de la construcción de una carretera local, deben ser responsabilidad del Ministerio de Transporte y Comunicaciones. Además, que dichas afectaciones deben ser resueltas para la firma del contrato o en la fecha de toma de posesión de los bienes de la concesión.
- Tampoco, se ha regulado en el contrato cuál sería la consecuencia en caso dichas afectaciones no hayan sido resueltas en las fechas indicadas en el párrafo anterior.

Se sugiere precisar los alcances de forma estricta de lo que debe incluir el EDI, circunscribiendo los mismos a las Inversiones Obligatorias, exclusivamente.

Comentario N° 11.

Cláusula 1.20 Definiciones “Retribución por Disponibilidad”

Se sugiere que:

- Que la RPD sea estructurada como pago “incondicional e irrevocable” para favorecer los recursos asignados al Proyecto y así poder disminuir los montos de financiación global del proyecto, dado que esta acción encarece el mismo.
- No se mencione el método de financiación, debiendo ser el Concesionario quien lo determine.
- Eliminar la aplicación del factor de deducción (FDT) al pago por RPD por incumplimiento de los Niveles de Servicio, ya que de no ser así estaría habiendo una doble penalización.



PERÚ

Ministerio
de Economía y Finanzas

Agencia de Promoción
de la Inversión Privada

Dirección Especial de
Proyectos



“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la Unidad, la Paz y el Desarrollo”

CONCURSO DE PROYECTOS INTEGRALES PARA LA ENTREGA EN CONCESIÓN DEL PROYECTO “REHABILITACIÓN INTEGRAL DEL FERROCARRIL HUANCAYO - HUANCAVELICA” (NUEVA CONVOCATORIA)

No eliminar el reajuste económico del 2.5% anual, previamente indicado en otros contratos, para disminuir la afectación a las inversiones en el modelo económico financiero y facilitar mayor número de postores.

Comentario N° 12.

Cláusula 5.1. – 5.14.

Régimen de Bienes – Disposiciones Generales

De acuerdo con lo dispuesto en el Numeral 5.6, el Concedente es responsable de la adquisición y saneamiento físico legal del Área de la Concesión y liberará las cargas y/o gravámenes/u ocupación que afecte a los Bienes de la Concesión. Sin embargo, puede encargar al Concesionario las gestiones de adquisición y saneamiento físico legal del Área de la Concesión hasta seis meses posteriores a la Fecha de Cierre para lo cual suscribirán de mutuo acuerdo los respectivos Acuerdos de Encargo.

El Numeral 5.14 establece que el Concedente es responsable de realizar la adquisición y saneamiento físico legal del Área de la Concesión, para lo cual, previo acuerdo de las Partes podrá encargar al Concesionario, mediante la suscripción de los respectivos(s) Acuerdo(s) de Encargo, la elaboración de los expedientes técnico-legales, implementación, gestión y culminación del proceso de adquisición de predios por trato directo, destinados a la ejecución de las Inversiones Obligatorias. En este caso, dichos expedientes deben ser aprobados por el CONCEDENTE en plazo máximo de nueve (9) meses contados a partir de la Fecha de Cierre.

Si el Concedente en el marco de lo señalado en el Numeral 5.6 encarga al Concesionario las labores de liberación y saneamiento físico legal en el mes 6 de firmado el Contrato, el Concesionario en atención a lo dispuesto en el Numeral 5.15 sólo tendrá 3 meses para realizar todas las actividades consideradas en el Decreto Legislativo N° 1192 para la elaboración de los expedientes técnicos, y la aprobación por parte del Concedente, lo cual resulta un plazo insuficiente que llevará al Concesionario y/o Concedente al incumplimiento de sus obligaciones y posterior suspensión de obligaciones del contrato.

Se sugiere: Informar sobre la situación de los predios necesarios para determinar las acciones y los plazos correspondiente. Así como establecer un plazo máximo de 3 meses para que el Concedente encargue al Concesionario las tareas de adquisición por trato directo, determinado los alcances de las tareas a realizar en el marco del encargo.

Comentario N° 13.

Cláusula 5.20.

Régimen de Bienes – Disponibilidad de los Bienes de la Concesión



PERÚ

Ministerio
de Economía y Finanzas

Agencia de Promoción
de la Inversión Privada

Dirección Especial de
Proyectos



“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la Unidad, la Paz y el Desarrollo”

CONCURSO DE PROYECTOS INTEGRALES PARA LA ENTREGA EN CONCESIÓN DEL PROYECTO “REHABILITACIÓN INTEGRAL DEL FERROCARRIL HUANCAYO - HUANCAVELICA” (NUEVA CONVOCATORIA)

Esta cláusula es contraria a los lineamientos para el diseño de los contratos de concesión y las normativas aplicables a las APP.

Ninguna persona puede ser privada de tener acceso a la justicia, esto es un principio del derecho.

Se sugiere la eliminación de la mencionada cláusula.

Comentario N° 14.

Cláusula 6.12 - Procedimiento para la presentación y conformidad al EDI de Obras y al EDI de Material Rodante Adquirido

En el Numeral 6.12 se establece que el CONCESIONARIO deberá obtener la aprobación de los EDI correspondiente en un plazo máximo de ciento ochenta (180) Días Calendario desde la presentación de cada EDI. El atraso en la obtención de la aprobación del EDI que corresponda dará lugar a la aplicación de penalidades, conforme a lo previsto en el Anexo 10 del presente Contrato.

Esta es una disposición inaceptable no sólo por injusta, sino que se pretende transferir al Concesionario el riesgo de la aprobación del EDI, cuando dicha actividad no se encuentra dentro de su esfera de decisión. Esto es teoría básica de asignación de riesgos y contraria a los lineamientos aprobados por el MEF.

Se sugiere la eliminación de la obligatoriedad recaída sobre el Concesionario de la aprobación de los EDI.

Comentario N° 15.

Cláusula 6.35 – 6.41
Evento Geológico

En el Numeral 6.35. se especifica que el Concesionario es responsable de financiar y superar de manera inmediata los Eventos Geológicos.

Se sugiere: Establecer una cantidad límite en importe económico para asumir este riesgo considerando la capacidad financiera limitada del Concesionario, así como realizar el pago por parte del Concedente al Concesionario al mes siguiente de iniciados los trabajos. En caso la duración de los trabajos sea superior a un mes, los pagos serían mensuales.

Se consulta:

- ¿Aplicaría el E.G. si la ocurrencia se presentó durante la época en que se formuló la oferta, pero no se indicaría ni se contabilizaría en el EDI?



PERÚ

Ministerio
de Economía y Finanzas

Agencia de Promoción
de la Inversión Privada

Dirección Especial de
Proyectos



“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la Unidad, la Paz y el Desarrollo”

CONCURSO DE PROYECTOS INTEGRALES PARA LA ENTREGA EN CONCESIÓN DEL PROYECTO “REHABILITACIÓN INTEGRAL DEL FERROCARRIL HUANCAYO - HUANCAVELICA” (NUEVA CONVOCATORIA)

- ¿Aplicaría el E.G. si la ocurrencia se presentara durante la época de la formulación del EDI, pero no se indica ni se contabiliza en dicho instrumento?
- Respecto los puntos (a y b) anteriores; ¿El hecho de conocer una ocurrencia y no ponerla en el EDI, es motivo de la no aprobación del mismo? O ¿Es motivo para que no sea tratada la ocurrencia como un E.G. y no sea pagado al Concesionario?
- Un error en el Estudio de Preinversión (ej.: Factores de seguridad incorrecto) y no incluido en las Inversiones Obligatorias del Anexo 6, detectado durante la preparación de la oferta del Postor o durante la redacción del EDI, y no considerado en dicho documento ¿sería considerado un E.G.?
- Una ocurrencia no analizada en el Estudio de Preinversión (ej.: Trabajos en los Taludes Superiores) y no incluido en las Inversiones Obligatorias del Anexo 6, detectado durante la preparación de la oferta del Postor o durante la redacción del EDI, y no considerado en dicho documento ¿sería considerado un E.G.?

Comentario N° 16.

Cláusula 6.66

Aceptación de las Inversiones Obligatorias

De acuerdo a lo expresamente señalado en el Contrato, los plazos establecidos para que el Concesionario ejecute las Inversiones Obligatorias es de 66 meses (plazo principal más adicionales).

En tal sentido, al no modificarse el plazo, el Concesionario incurrirá en 5 meses de penalidades a pesar de cumplir con las demás obligaciones del contrato

Se sugiere que se reconozca en el contrato el plazo real para la ejecución de las Inversiones Obligatorias, el mismo que podría estar expresado en términos del plazo principal más todos los plazos adicionales establecidos expresamente en el contrato.

Comentario N° 17.

Cláusula 7.22 – 7.28

Modalidades de Acceso

Tomando en cuenta lo señalado por OSITRAN en su informe de opinión a la versión final anterior, respecto que la demanda potencial de transporte de minerales es tres veces mayor que la demanda potencial de mercancías en bodegas por año incluidas en los servicios obligatorios, el Concesionario podría verse afectado económicamente si el cargo de acceso mínimo señalado en el contrato no retribuye los gastos reales del proyecto.



PERÚ

Ministerio
de Economía y Finanzas

Agencia de Promoción
de la Inversión Privada

Dirección Especial de
Proyectos



“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la Unidad, la Paz y el Desarrollo”

CONCURSO DE PROYECTOS INTEGRALES PARA LA ENTREGA EN CONCESIÓN DEL PROYECTO “REHABILITACIÓN INTEGRAL DEL FERROCARRIL HUANCAYO - HUANCAVELICA” (NUEVA CONVOCATORIA)

Se sugiere:

- El Concesionario debe tener la potestad para fijar un cargo de acceso mínimo que sea suficiente para cubrir el mayor gasto por desgaste de la vía del nuevo Operador Ferroviario o del uso de la vía en otras franjas horarias.
- El plazo para el acceso de otros operadores deberá ser a partir del tercer año de la Etapa Integral y no al tercer año de la Concesión.

Comentario N° 18.

Cláusula 9.6

Ampliación de Vía Férrea

Lo expuesto en la mencionada cláusula debe tratarse como una modificación del Contrato de Concesión realizando un correcto estudio y evaluación de riesgo caso por caso, adecuando las necesidades de mayor remuneración, responsabilidades, etc.

Se sugiere:

- (i) Se elimine esta obligación, dejando el alcance del Contrato fijo en este sentido. Si a futuro pudiese producirse una unión, sería objeto de estudio por el Concedente y el Concesionario y supondría una modificación del Contrato de Concesión, realizando un estudio y evaluación de riesgo caso por caso.
- (ii) Se aclare lo siguiente:
 - a. La existencia del derecho de negación del Concesionario en el caso de no llegar a pactar las condiciones necesarias para dar acceso a Operadores Ferroviarios y al Material Rodante, equipos y vehículos ferroviarios de trabajo.
 - b. ¿Quién asumiría la responsabilidad de hechos imputables a estos nuevos Operadores Ferroviarios en el Proyecto?
 - c. ¿El acceso a la vía férrea concesionada implicaría pagos a favor del Concesionario adicional al RPD, RPI - Obras, RPI - MR y RPMO?

Comentario N° 19.

Cláusula 16.11

Caducidad por Incumplimiento del Concedente

No se entiende la razón por la cual se establece un esquema de diferenciado en el pago de la indemnización. Conforme lo señalado en los lineamientos para la formulación de contratos, el objetivo es asegurar que el concesionario y los acreedores permitidos sean adecuadamente compensados.

Este principio es básico para inversores de esquemas de Contratos de Concesiones/ Contratos APP ya que en los plazos habituales de estos contratos (aprox 30 años), determinados activos



PERÚ

Ministerio
de Economía y Finanzas

Agencia de Promoción
de la Inversión Privada

Dirección Especial de
Proyectos



“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la Unidad, la Paz y el Desarrollo”

CONCURSO DE PROYECTOS INTEGRALES PARA LA ENTREGA EN CONCESIÓN DEL PROYECTO “REHABILITACIÓN INTEGRAL DEL FERROCARRIL HUANCAYO - HUANCAVELICA” (NUEVA CONVOCATORIA)

podrían ser objeto de rescate de concesión por causas de interés público. Permitir el derecho de Caducidad anticipada debe de ir acompañado de un reconocimiento de indemnización conforme a ley peruana.

Bajo esta fórmula, creemos que difícilmente la indemnización que se pague cumpla con el objetivo señalado.

Se sugiere:

- Eliminar la correspondencia entre el monto de la(s) garantía(s) vigente(s) y el monto de indemnización a pagar.
- Establecer frente a la caducidad por responsabilidad del concedente se pague por concepto de indemnización el monto o la suma de los montos de las garantías vigentes, así como poder incluir dentro de la reclamación por indemnización costos reales adicionales cuyo monto supere los importes de las cartas y conforme a ley peruana (lucro cesante, indemnización por daños y perjuicios).

Comentario N° 20.

Cláusula 16.9.iii) 16.10.iii)

Reconocimiento de inversiones en la fórmula de Caducidad

Entendemos que debe reconocerse las inversiones en general más allá del concepto Inversiones Obligatorias. Esto afectaría a mayores inversiones que puedan producirse más allá de lo estrictamente marcado como Inversiones Obligatorias y que sea remunerado como RPD.

Asimismo, consideramos que sería coherente dar un tratamiento en la fórmula a las Inversiones Adicionales como concepto definido, las cuáles se especifica que se remuneran como mayor RPMO, pero no queda definido que el importe de esas inversiones suban a fórmula de Caducidad si son financiadas por el Concesionario.

Se sugiere:

- o Sustituir el término “Inversiones Obligatorias” por “inversiones”
- o Introducir un bullet adicional para regular que en el caso en el que se produzcan Inversiones Adicionales, si son remuneradas como mayor RPMO, o incluso como RPD, se reconocen en el monto del Pago por Caducidad.

Comentario N° 21.

CAPEX

Anexo 6 Especificaciones Técnicas;
Punto 6.4 Estudios Definitivos de Ingeniería (EDI);
Punto 6.5.A Obras Civiles y equipamientos;



PERÚ

Ministerio
de Economía y Finanzas

Agencia de Promoción
de la Inversión Privada

Dirección Especial de
Proyectos



“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la Unidad, la Paz y el Desarrollo”

CONCURSO DE PROYECTOS INTEGRALES PARA LA ENTREGA EN CONCESIÓN DEL PROYECTO “REHABILITACIÓN INTEGRAL DEL FERROCARRIL HUANCAYO - HUANCAVELICA” (NUEVA CONVOCATORIA)

Punto 6.5.B Sistemas Ferroviarios;

Anexo 6 Apéndice 1: Ubicación de intervenciones y metrados del proyecto referencial

Tras revisiones a detalle de la documentación, se sugiere incrementar el CAPEX con relación a las Inversiones Obligatorias, afectadas por (i) los errores del estudio de Preinversión (taludes superiores no estudiados y cuya estabilidad es crítica; factores de seguridad por debajo de lo exigido por la normativa; talud del desprendimiento de Cuenca con factor de seguridad menor de 1) y/o (ii) los actos de agentes externos, que hayan sido afectadas desde el año 2015 a la fecha o hasta el momento de la toma de posesión. Por el contrario, se ha reducido el CAPEX como consecuencia del retiro de los metrados de enrocado en la zona que actualmente está sin tráfico ferroviario.

Por otro lado, no se han corregido

(i) los errores de metrados,
(ii) las especificaciones técnicas relacionadas con el sistema ferroviario y equipamiento del patio taller que corresponden a un tren de alta velocidad y no al tipo de ferrocarril indicado en la Especificaciones Técnicas y en el alcance del contrato, lo cual ocasiona que el presupuesto se encuentre por debajo del precio de mercado. En la actualidad dentro de las Inversiones Obligatorias está definido un equipamiento de Patio Taller equivalente al necesario para un tren de Alta Velocidad con mayor número de viajes y de frecuencia incluyendo Cabina de Pintura y lavado robotizada, entre otros; así como un sistema de señalización ERTMS Nivel 1 aplicado a trenes de alta velocidad.

Además, no se ha considerado los sobrecostos de ciertos precios que se encuentran fuera del precio de mercado, como por ejemplo los drenes californianos.

Se sugiere:

Modificar las Especificaciones Técnicas, simplificando las mismas para que sean compatibles con el presupuesto de las Inversiones Obligatorias (como poder optimizar el Sistema ERTMS Nivel 1 y plantear un sistema tipo ASFA u optimizar los equipos de patio taller para ajustando al tipo de material rodante exigido)

Incrementar el CAPEX para absorber los desfases económicos mencionados y evitar que la licitación quede desierta de nuevo.

Comentario N° 22.

Silencio Negativo

A lo largo del contrato de concesión, se ha establecido que en caso el Concedente no se pronuncie en el plazo establecido, el Concesionario debe interpretar su silencio como la NO aceptación del requerimiento

Se sugiere:



“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la Unidad, la Paz y el Desarrollo”

CONCURSO DE PROYECTOS INTEGRALES PARA LA ENTREGA EN CONCESIÓN DEL PROYECTO “REHABILITACIÓN INTEGRAL DEL FERROCARRIL HUANCAYO - HUANCVELICA” (NUEVA CONVOCATORIA)

El Concedente siempre se pronuncie sobre los requerimientos o solicitudes del Concesionario y no se limite al silencio negativo. En todo caso, es posible que el Concedente pueda ampliar el plazo para emitir una respuesta.

Comentario N° 23.

Aspectos que afectan la competitividad de los postores y ponen en riesgo ejecución del Proyecto

Desprendimiento en el talud de la ciudad de Cuenca (PK 56+000 a 57+000). El diseño de las Inversiones Obligatorias a ser incluidas en el Contrato de Concesión para este tramo (Anexo 6, Apéndice 1), se realizó posterior al desprendimiento del talud de Cuenca, pero en su desarrollo se hicieron suposiciones de cálculo y parámetros de diseño diferentes del resto de los parámetros usados para la totalidad del proyecto. Este hecho generó que se usaran Factores de Seguridad Extraordinarios, de menor valor que los estándares normales. A pesar de ello, la solución a ser aplicada en la Inversión Obligatoria no cumple ni con los FS extraordinarios generando una situación INESTABLE.

- Factores de Seguridad utilizados en el desarrollo del Expediente de Preinversión (Informe N° 1 de 2015 (Estudio de Ingeniería del Estudio de Preinversión a nivel de perfil del Proyecto "Rehabilitación Integral del Ferrocarril Huancayo-Huancavelica"), se incluye en su página 251):
 - (FS>1,5 sin sismo y FS>1,2 con sismo).
- Factores de Seguridad extraordinarios usados para el desprendimiento de Cuenca (Informe N° 3 de 2014 (Ingeniería Básica (Rehabilitación Integral del Ferrocarril Huancayo-Huancavelica), se incluye en su página 378):
 - (FS>1,35 sin sismo y FS>1,1 con sismo)
- Factores de Seguridad obtenidos en los cálculos (extracto del Informe N° 1 Estudio de ingeniería. Apéndice 1. Ingeniería Básica del Proyecto usado para la realización de las Bases del Concurso y las de Inversiones Obligatorias del Contrato):

	FS Estático		FS Sísmico	
	Época de lluvias	Época seca	Época de lluvias	Época seca
Back analysis (rotura inferior septiembre 2006)	0.99	1.28	0.71	0.93
Rotura superior julio 2012	0.99	1.11	0.70	0.80
Banqueteo talud abril 2013	0.99	1.07	0.71	0.82
Rotura global enero 2014 (factor de seguridad tras las obras de emergencia)	0.87	--	0.66	--
Solución final	1.06	1.09	0.79	0.82
Evolución durante la vida útil del horizonte del proyecto	1.06	--	0.78	--



“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la Unidad, la Paz y el Desarrollo”

CONCURSO DE PROYECTOS INTEGRALES PARA LA ENTREGA EN CONCESIÓN DEL PROYECTO “REHABILITACIÓN INTEGRAL DEL FERROCARRIL HUANCAYO - HUANCVELICA” (NUEVA CONVOCATORIA)

- La solución adoptada es insuficiente e inestable y la falta de factor de seguridad en este talud implicará un mayor mantenimiento y posible interrupción de la explotación, por lo que será necesario realizar una planificación para asegurar la funcionalidad de la línea. Este punto se ratifica en lo expuesto en el Informe N° 1 Estudio de ingeniería. Apéndice 1. Ingeniería Básica del Proyecto usado para la realización de las Bases del Concurso y las de Inversiones Obligatorias del Contrato de 2015 que forma parte de la Sala de Datos Virtual en sus páginas 282 y 290 (se incluyen).
- Se solicita:
- Entrega del IOAR de los trabajos programados por el MTC para la reposición del tránsito ferroviario, dado que en la actualidad el tránsito ferroviario está detenido por desprendimiento de la plataforma en la zona indicada.
- Afección de los trabajos a ser realizados por el MTC, así como por los trabajos ya realizados sobre las Inversiones Obligatorias.
- Afección, de ser el caso, sobre las viviendas existentes en la ciudad de Cuenca.
- El riesgo sea asumido por el Concedente, y que compense el cálculo erróneo del Expediente. Para ello, se podría aumentar el CAPEX ya que la Inversión Obligatoria propuesta no cumple con los estándares mínimos de cálculos de estabilidad, o que este evento sea tratado como un Adicional.

1.2.5.8.7.5.3 Solución final adoptada

La solución propuesta consiste en habilitar la zona de derrubios del pie del deslizamiento para permitir el paso del ferrocarril, tarea que ya comenzó a ejecutar el MTC en el mes de marzo de 2014. Los tratamientos propuestos se incluyen a continuación:

- ◆ Perforación de drenes californianos de 25.0 m de longitud y espaciados 3.0 x 3.0 m, en la cara del talud superior a la vía férrea.
- ◆ Enrocado de Protección ribereña junto al cauce del Río Mantaro protegiendo la cara del talud inferior a la vía.
- ◆ Zanja de coronación longitudinal a la cicatriz del talud en la localidad de Cuenca.

El cálculo de estabilidad realizado para esta solución se incluye en las Figuras 1.2.5.8.7.5.3.a y 1.2.5.8.7.5.3.b, mostrando los factores de seguridad obtenidos para la situación en época de lluvias y en época seca.

Como puede observarse, las soluciones propuestas incrementan el factor de seguridad en tan solo 0.20 puntos aproximadamente, respecto a la situación actual. No será posible un mayor incremento en el factor de seguridad debido a las dimensiones del talud y de los materiales removilizados durante el derrumbe de 2014. La zona del talud de la plataforma ferroviaria presenta factores de seguridad inferiores a 1.10, tratándose de una zona potencialmente inestable. La rotura podría desencadenarse si se produce alguna circunstancia excepcional, como un sismo.

La falta de factor de seguridad en este talud implicará un mayor mantenimiento y posible interrupción de la explotación, por lo que será necesario realizar una planificación para asegurar la funcionalidad de la línea.

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la Unidad, la Paz y el Desarrollo”

CONCURSO DE PROYECTOS INTEGRALES PARA LA ENTREGA EN CONCESIÓN DEL PROYECTO “REHABILITACIÓN INTEGRAL DEL FERROCARRIL HUANCAYO - HUANCVELICA” (NUEVA CONVOCATORIA)

1.2.5.8.7.5.6 *Conclusiones y recomendaciones*

En el Cuadro 1.2.5.8.7.5.6.I se incluyen los factores de seguridad obtenidos en los cálculos. Se han resaltado en color rojo los factores de seguridad inferiores a 1 propios de situaciones inestables. En color naranja se han remarcado los situados entre 1 y el factor de seguridad mínimo de diseño, representativos de situaciones a priori estables pero no admisibles. En color negro se han remarcado los factores de seguridad iguales o superiores al mínimo considerado.

Estos factores de seguridad mínimos de diseño son los siguientes:

- ◆ Factor de seguridad mínimo de diseño estático: $FS \geq 1.35$.
- ◆ Factor de seguridad mínimo de diseño con sismo: $FS \geq 1.10$.

	FS Estático		FS Sísmico	
	Época de lluvias	Época seca	Época de lluvias	Época seca
Back analysis (rotura inferior septiembre 2006)	0.99	1.00	0.71	0.93
Rotura superior julio 2012	0.99	1.11	0.70	0.80
Banqueteo talud abril 2013	0.99	1.07	0.71	0.82
Rotura global enero 2014 (factor de seguridad tras los obras de emergencia)	0.87	--	0.66	--
Solución final	1.00	1.00	0.70	0.82
Evolución durante la vida útil del horizonte del proyecto	1.00	--	0.78	--

Cuadro 1.2.5.8.7.5.6.I.- Factores de seguridad obtenidos (Elaboración propia).

Las principales conclusiones que pueden extraerse del análisis realizado son las siguientes:

- ◆ En la situación actual, el deslizamiento presenta un margen de seguridad muy escaso, pudiéndose desencadenar una nueva inestabilidad ante cualquier eventualidad, como podría ser un sismo, incluso de pequeña magnitud.
- ◆ Es por tanto necesario tomar una serie de medidas para aumentar la estabilidad del talud. Se contempla una solución de acondicionamiento de los derrubios para permitir el paso del ferrocarril (tarea ya comenzada por el MTC), ejecución de drenes californianos en la cara del talud superior a la vía férrea y ejecución de un enrocado de protección ribereña para la protección del talud inferior a la vía, ante posibles procesos erosivos del río Mantaro.
- ◆ Esta solución, en la que el ferrocarril discurriría próximo a su ubicación previa pero a una cota superior, aumenta la estabilidad de la ladera, pero no alcanza el factor de seguridad mínimo para la situación estática. Además, resulta inestable en caso de sismo.

Comentario N° 24.

Trabajos realizados por entidades externas durante el periodo antes indicado. (No corresponde a ninguna Numeral de Contrato) Corresponden a los trabajos realizados por el Gobierno Regional de Huancavelica en la zona del desprendimiento de Cuenca (punto supra), cuyo impacto ha generado el colapso de la plataforma ferroviaria y el riesgo de inestabilidad global del talud superior:

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la Unidad, la Paz y el Desarrollo”

CONCURSO DE PROYECTOS INTEGRALES PARA LA ENTREGA EN CONCESIÓN DEL PROYECTO “REHABILITACIÓN INTEGRAL DEL FERROCARRIL HUANCAYO - HUANCAVELICA” (NUEVA CONVOCATORIA)

- Los trabajos realizados se basan en el expediente "INSTALACIÓN DEL SERVICIO DE PROTECCIÓN PARA REDUCIR EL RIESGO DE DESEMBALSE DEL RÍO MANTARO, LOCALIDADES DE HUAYLLAPAMPA Y CASMA, DISTRITO DE CUENCA Y ACOSTAMBO, PROVINCIAS DE HUANCAVELICA Y TAYACAJA DE LA REGIÓN HUANCAVELICA".
- Con la ejecución de estos trabajos, cuya realización no cumple con el mencionado expediente del punto anterior por ser realizado con piedras de tamaño inferior al calculado, se ha generado el aumento de la erosión en el talud inferior de la plataforma y al ser (tal y como se indicó en el párrafo anterior un talud inestable), el colapso del mismo, paralización de la operación y aumento del riesgo de inestabilidad global.
- Este hecho, ratifica lo indicado en el Informe N° 1 Estudio de ingeniería. Apéndice 1. Ingeniería Básica del Proyecto, ya que un evento externo ha generado la continuación de la inestabilidad y por ende el aumento de riesgo, así como la afección a las Inversiones Obligatorias por tener un cálculo con F.S. tan ajustado.
- Se adjunta fotografía del estado en el año 2020.



- Se sugiere que el riesgo sea asumido por el Concedente para compensar el efecto de la actuación externa, generando un aumento considerable del CAPEX.

Comentario N° 25.

Cono de derrubio procedentes de la pista entre Izcuchaca y Huancavelica en el km 78+000 (evento no incluido en el Contrato de Concesión) que afecta a las Inversiones Obligatorias (Anexo 6, Apéndice 1):



PERÚ

Ministerio
de Economía y Finanzas

Agencia de Promoción
de la Inversión Privada

Dirección Especial de
Proyectos



“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la Unidad, la Paz y el Desarrollo”

CONCURSO DE PROYECTOS INTEGRALES PARA LA ENTREGA EN CONCESIÓN DEL PROYECTO “REHABILITACIÓN INTEGRAL DEL FERROCARRIL HUANCAYO - HUANCVELICA” (NUEVA CONVOCATORIA)

- La existencia de un desprendimiento generado por la ejecución de la carretera entre las localidades de Izcuchaca y Huancavelica ha generado el corte total de la operación del Tramo 2, así como afecciones a las Inversiones Obligatorias que no pueden ser contabilizadas dado que no se tiene acceso al mencionado tramo para inspeccionar el estado de la plataforma, túneles y los taludes.
- Se sugiere que estos riesgos sean asumidos por el Concedente, generando la reposición del tramo al mismo estado previo al derrumbe, así como los trabajos adicionales que puedan provocar variaciones en las Inversiones Obligatorias.
- Se solicita la fecha exacta del retiro de los desprendimientos, así como la fecha de reapertura del tránsito ferroviario, siendo que a la fecha el tráfico sigue cortado después de varios años de ocurrido el hecho, con claras afecciones técnicas a la plataforma, vía, túneles y puentes.

Comentario N° 26.

Incumplimiento de los Factores de Seguridad en los taludes Inferiores indicados en el diseño del Expediente de Preinversión utilizado para la realización de las Bases del Concurso y definición de las Inversiones Obligatorias contractuales. El hecho que las Inversiones Obligatorias no cumplan los factores de seguridad de cálculo genera un riesgo transmitido al Concesionario cuya gestión genera un aumento desorbitado de la inversión muy por encima del CAPEX para asegurar la operación durante los 25 años contractuales. Se sugiere que el Concedente asuma el sobrecoste que se genere por los deslizamientos en zonas donde las Inversiones Obligatorias no cumplen con los Factores de Seguridad mínimos o se aumente el CAP EX para que las soluciones a incluir en el EDI cumplan con los Factores de Seguridad indicados.

- Factores de Seguridad utilizados en el desarrollo del Expediente de Preinversión (Informe N° 1 de 2015 (Estudio de Ingeniería del Estudio de Preinversión a nivel de 11 perfil del Proyecto Rehabilitación Integral del Ferrocarril Huancayo Huancavelica"), se incluye en su página 251):
- (FS>1,5 sin sismo y FS>1,2 con sismo).
- Factores de Seguridad reales en varios de los Taludes Inferiores. Se puede comprobar en las siguientes tablas como los factores de seguridad obtenidos con la solución planteada en las Inversiones Obligatorias no cumplen en la mayoría de los taludes con lo expuesto en el Expediente Técnico como valores de diseño, siendo en varios de los casos valores por debajo de 1, lo que supone una inestabilidad total.



PERÚ

Ministerio de Economía y Finanzas

Agencia de Promoción de la Inversión Privada

Dirección Especial de Proyectos



“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la Unidad, la Paz y el Desarrollo”

CONCURSO DE PROYECTOS INTEGRALES PARA LA ENTREGA EN CONCESIÓN DEL PROYECTO “REHABILITACIÓN INTEGRAL DEL FERROCARRIL HUANCAYO - HUANCVELICA” (NUEVA CONVOCATORIA)

Esquema Sección tipo EP	Situación		Material previsto	Características sección tipo			FS ^{estático} / Fspseudoestático del Expediente Técnico
	PK inicial	PK final		PK Perfil tipo	Altura/pendiente	Referencia	
1	52+850	52+970	Qco	52+940	29m/46°	EN	1,47/1,13
2	53+300	53+640	Qco	53+560	21m/47°	ES	1,48/1,14
3	53+460	53+580	Qco	53+560	21m/44°	ES	1,53/1,17
						MG	
5	53+780	53+800	Qco	53+800	23m/55°	MP	1,55/1,25
						EN	
						R	
6	53+835	53+865	Qco	53+860	22 m/52°	MP	1,50/1,21
						EN	
						R	
4	53+760	54+060	Qco	53+880	23m/62°	MP	1,52/1,22
						EN	
7	53+878	54+080	Qco	53+900	22m/63°	EN	1,35/1,12
8	54+170	54+365	Qco	54+200	19m/45°	ES	1,67/1,25
						MG	
9	54+870	55+040	Qco	54+960	21m/58°	MP	1,33/1,09
						ES	
10	54+903	54+997	Qco	54+960	21m/58°	ES	1,34/1,09
11	55+185	55+250	Qco	55+200	13m/36°	ES	2,02/1,52
						MG	
12	55+855	55+915	Qco	55+860	20m/43°	ES	1,52/1,23
						MG	
13	57+100	57+685	Qd. Cuenca	57+680	17m/23°	ES	1,16/0,88
14	57+685	57+760	Qco	57+760	24m/35°	ES	1,97/1,44
						MG	
15	57+760	57+905	Qco	57+900	16m/40°	EN	1,52/1,15
						MG	
16	57+905	57+980	Qco	57+980	25m/47°	EN	1,35/1,06
17	57+980	58+160	Qco	58+040	24m/73°	EN	1,37/1,10
						MG	
18	58+160	58+500	Qco	58+500	16m/53°	ES	1,47/1,14
19	59+175	59+265	Qco	59+300	24m/52°	EN	1,34/1,05
						MG	
20	59+265	59+365	Qco	59+300	24m/52°	EN	1,34/1,05
						MG	
21	64+660	64+800	Qco	64+740	16m/40°	ES	1,85/1,42
						MG	
22	66+860	66+960	Qco	66+840	11m/60°	ES	1,79/1,31
						MG	
23	79+238	79+258	Qco	79+300	12m/30°	EN	1,62/1,21
						MG	
24	82+005	82+020	Roca	81+940	9m/45°	MP	>1,50/1,20
						EN	
25	82+030	82+060	Roca	81+940	9m/45°	MP	>1,50/1,20
						EN	



PERÚ

Ministerio de Economía y Finanzas

Agencia de Promoción de la Inversión Privada

Dirección Especial de Proyectos



“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la Unidad, la Paz y el Desarrollo”

CONCURSO DE PROYECTOS INTEGRALES PARA LA ENTREGA EN CONCESIÓN DEL PROYECTO “REHABILITACIÓN INTEGRAL DEL FERROCARRIL HUANCAYO - HUANCVELICA” (NUEVA CONVOCATORIA)

Esquema Sección tipo EP	Situación		Material previsto	Características sección tipo			FS _{estático} / Fspseudoestático del Expediente Técnico
	PK inicial	PK final		PK Perfil tipo	Altura/pendiente	Referencia	
26	83+560	83+590	Qco	NA		MP	
27	83+590	83+620	Qco	NA		MP	
28	85+490	85+569	Qco	85+460	13m/80°	ES	1,45/1,16
29	85+569	85+690	Qco	85+580	12m/65°	ES	2,36/1,67
30	85+835	85+885	Qco	85+800	14m/63°	MP	1,97/1,46
31	86+080	86+100	Qco	86+100	12m/56°	MP	1,57/1,21
32	86+100	86+130	Qco	86+100	12m/56°	MP	1,60/1,22
						ES	
33	86+130	86+154	Qco	86+140	15m/71°	ES	1,58/1,25
34	86+154	86+208	Qco	86+180	14m/50°	MP	1,92/1,40
						ES	
35	86+208	86+245	Qco	86+200	15m/53°	ES	1,90/1,38
36	86+245	86+250	Qco	86+240	15m/24°	MP	2,23/1,50
						ES	
37	86+250	86+255	Qco	86+240	15m/24°	MP	2,06/1,42
38	86+375	86+411	Qco	86+380	20m/80°	MP	1,37/1,08
39	86+580	86+600	Qco	86+580	15m/20°	MG	2,01/1,44
						ES	
40	87+140	87+240	Qco	87+160	30m/78°	ES	0,89/0,72
41	87+240	87+255	Qco	87+240	32m/67°	MP	1,07/0,87
42	91+350	91+500	Qco	91+360	29m/28°	MP	1,67/1,23
43	93+677	93+707	Qco	93+700	15m/30°	MG	1,64/1,23
44	93+707	93+755	Qco	93+720	13m/27°	MG	1,75/1,34
45	93+890	93+917	Qco	93+840	5m/11°	MG	2,36/1,78
46	93+917	93+943	Qco	93+960	5m/10°	MG	1,81/1,36
47	96+110	96+150	Qco	96+080	13m/63°	MP	1,41/1,13
48	98+855	98+945	Qco	98+820	24m/40°	MP	1,48/1,13
49	107+783	107+803	Roca	107+720	14m/50°	MG	>1,50/1,20
						ES	
50	113+300	113+360	Qco	113+320	31m/35°	MG	1,50/1,16
51	113+563	113+594	Qco/roca	113+520	21m/72°	MP	0,88/0,73
52	116+430	116+622	Qco	116+420	17m/42°	MP	1,55/1,16
53	119+520	119+540	Qco	119+460	18m/76°	MP	1,42/1,10



PERÚ

Ministerio
de Economía y Finanzas

Agencia de Promoción
de la Inversión Privada

Dirección Especial de
Proyectos



“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la Unidad, la Paz y el Desarrollo”

CONCURSO DE PROYECTOS INTEGRALES PARA LA ENTREGA EN CONCESIÓN DEL PROYECTO “REHABILITACIÓN INTEGRAL DEL FERROCARRIL HUANCAYO - HUANCAVELICA” (NUEVA CONVOCATORIA)

Comentario N° 27.

Incumplimiento de los Factores de Seguridad en los taludes Superiores. En el caso de los taludes superiores donde se proponen actuaciones, ninguno de ellos cumple el requisito de Factor de Seguridad estático > 1.50, siendo el valor máximo de 1.30 lo que supone un estado de estabilidad inadmisibles de los mismos (Informe N° 1 de 2015 (Estudio de Ingeniería del Estudio de Preinversión a nivel de perfil del Proyecto "Rehabilitación Integral del Ferrocarril Huancayo-Huancavelica"), se incluye en su página 251).

Las actuaciones necesarias para aumentar el Factor de seguridad al indicado en el Estudio no han sido consideradas en las Inversiones Obligatorias, dejando todo a riesgo del Concesionario. Esto es un riesgo transmitido al Concesionario cuya solución provoca un aumento desorbitado del CAPEX para asegurar la operación durante los 25 años contractuales. Se sugiere que el Concedente asuma el sobrecoste que se genere por los deslizamientos en zonas donde no cumplen con los Factores de Seguridad mínimos o se aumente el CAPEX para que las soluciones a incluir en el EDI cumplan con los Factores de Seguridad indicados.

Comentario N° 28.

Eventos externos durante la redacción del EDI

- Teniendo en consideración la trascendencia y relevancia del Proyecto Ferrocarril Huancayo - Huancavelica al haber sido denominado de necesidad, utilidad pública e interés nacional, se sugiere que se incluya como declaración del Concedente, en el Contrato de Concesión, el compromiso de que ninguna Autoridad Gubernamental ejecutará actuaciones o proyectos que afecten de manera directa o indirecta a la Concesión, o los derechos otorgados al Concesionario en el marco del Contrato de Concesión. En tal sentido, proponemos la siguiente redacción:
 - "Que habiéndose declarado de necesidad, utilidad pública e interés nacional el Proyecto, el Concedente se compromete a evitar cualquier acto que afecte de manera directa o indirecta a la Concesión, realizado por una Autoridad Gubernamental Competente".
- En caso esto ocurra, el Concedente se hará cargo de los posibles sobrecostos o de devolver los bienes al mismo estado previo a la actuación.

Comentario N° 29.

Movimiento de Tierras (Anexo 6 Especificaciones Técnicas, Punto 6.5 Especificaciones Técnicas, Apartado A Obras Civiles y Equipamientos):

- Confirmar que la nueva cota de rasante proyectada coincide con la cota de la rasante actual, o en caso contrario, indicar la cota proyectada.
- Confirmar la cota final a la que se debe excavar la plataforma existente, indicando que capas de material actual deben ser retiradas.



PERÚ

Ministerio
de Economía y Finanzas

Agencia de Promoción
de la Inversión Privada

Dirección Especial de
Proyectos



“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la Unidad, la Paz y el Desarrollo”

CONCURSO DE PROYECTOS INTEGRALES PARA LA ENTREGA EN CONCESIÓN DEL PROYECTO “REHABILITACIÓN INTEGRAL DEL FERROCARRIL HUANCAYO - HUANCAVELICA” (NUEVA CONVOCATORIA)

- Indicar si se han previsto trabajos de mejora en la plataforma actual, antes del extendido del subbalasto.
- Confirmar que los trabajos relacionados con las excavaciones de los taludes serán sólo ejecutados los indicados en las inversiones obligatorias (no se deben excavar y/o tumbar taludes). Lo cual sería contrario a lo indicado en el desglose de metrados y las secciones transversales donde si se indica que se deben realizar excavaciones. Se deja constancia que existe también contradicción entre los desgloses de metrados y las secciones transversales siendo mayores las excavaciones a ser realizadas según los planos que según los metrados.
- Confirmar cual será la actuación prevista en la zona de derrumbe de la localidad de Cuenca, dado que existe contradicción entre (i) lo indicado en las inversiones obligatorias (no ejecutar excavaciones); (ii) lo indicado en los metrados (ejecutar excavaciones de aproximadamente 188.000 m3); y, (iii) lo indicado en los planos.
- Indicar en qué rubro se incluyen los trabajos de relleno en el trasdós de los enrocados de las defensas ribereñas, tanto el tipo de trabajo a ejecutar como el metrado y precio correspondiente.
- Confirmar si es posible utilizar todo el subbalasto de cantera en lugar de reutilizar el balasto retirado.
- Indicar si el criterio de capa de subbalasto de la vía principal se debe aplicar para la formación de vías de apartado.
- Indicar a que se refiere el volumen de 22.788 m3 de actuaciones en taludes superiores de la unidad (203.A).
- Indicar si la unidad de desquiches (218.A), contempla en su precio el transporte a DME.
- Indicar donde está el coste previsto del transporte de material granular de las unidades de enrocados (220.A y 22.D), dado que no se incluye ni en la unidad 604. A ni en las especificaciones técnicas de las unidades mencionadas.

Atentamente,

GIAN CARLOS SILVA ANCCO
Director de Proyecto
PROINVERSIÓN