



"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"  
"Año de la Consolidación del Mar de Grau"

**CONCURSO DE PROYECTOS INTEGRALES PARA LA ENTREGA EN CONCESIÓN  
DEL PROYECTO "REHABILITACIÓN INTEGRAL DEL FERROCARRIL HUANCAYO  
HUANCAVELICA"**

**CIRCULAR N° 27**

El Comité de PROINVERSIÓN en Proyectos de Infraestructura Vial, Infraestructura Ferroviaria e Infraestructura Aeroportuaria – PRO INTEGRACION hace de conocimiento de los Interesados las respuestas a las siguientes consultas a las Bases:

**Consulta N° 1.**

La definición de Asesor Técnico en Operación señala que será la Persona que acredite los requisitos técnicos y experiencia a que se refiere el numeral 5.2.1.2 de las Bases. A su vez, la definición de Persona específica que se debe tratar de una "persona jurídica".

Dado que la labor del Asistente Técnico en Operación es, como su nombre lo indica, el prestar asistencia y asesoría técnica al Operador y al Concesionario en los diferentes aspectos que se indican en el Apéndice 2 del Anexo 11 del Contrato, es claro que lo relevante es que quien brinde tal asesoría o asistencia sea una persona con la experiencia que se requiere. Consideramos que tal experiencia puede estar contenida tanto en un equipo de personas organizadas a través de una persona jurídica como puede tenerla personas naturales específicas.

Siendo ello así, solicitamos que se permita que quien actúe como Asesor Técnico en Operación pueda ser también una persona natural que haya participado de manera directa en la operación de Sistemas de Transporte Ferroviario que cumplan con la experiencia indicada en el numeral 5.2.1.2. Para tal efecto, solicitamos incorporar tal precisión en la definición de Asesor Técnico en Operación.

**Respuesta**

Se mantiene lo establecido en las Bases.

**Consulta N° 2.**

El numeral 5.2.1.2 de las Bases especifica cuáles son los requisitos o experiencia que debe acreditar el Operador. Asimismo, se indica que tales experiencias pueden ser acreditadas a través de un Asistente Técnico en Operación.

En relación a la experiencia del Asistente Técnico en Operación, el mismo numeral señala que la experiencia debe ser acreditada de manera directa. Sin embargo, líneas más adelante se indica que el interesado podrá acreditar la experiencia solicitada a través de sus Empresas Vinculadas o través de terceros no vinculados.

La redacción diera la impresión que la posibilidad de acreditar experiencia a través de Empresas Vinculadas está limitada únicamente al interesado, en tanto que el Asistente Técnico en Operación necesariamente debe acreditar su experiencia de manera directa.

No encontramos justificación para que en el caso del Asistente Técnico en Operación éste no pueda acreditar experiencia a través de sus Empresas Vinculadas. Lo cual normalmente está permitido en este tipo de concursos y de hecho se admite o, cuando menos no se restringe, en este Concurso para el caso de los demás requisitos de precalificación.





“Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú”  
“Año de la Consolidación del Mar de Grau”

La poca razonabilidad de esta restricción se pone en evidencia en un ejemplo como el siguiente: un posible Asistente Técnico en Operación de reconocido prestigio y experiencia mundial, se encuentra organizado corporativamente a través de diferentes empresas vinculadas, todas las cuales dependen de una misma Empresa Matriz. Cada una de estas empresas realiza actividades diferentes dentro de las operaciones ferroviarias u operan distintos Sistemas de Transporte Ferroviario. En este caso, es innegable que se cuenta con la experiencia necesaria; sin embargo, la forma en la cual se ha organizado corporativamente el grupo económico, impediría poder acreditar la experiencia requerida y presentarlo como Asistente Técnico en Operación, toda vez que involucraría a más de una empresa. Asimismo, la Empresa Matriz estaría impedida de participar como Asistente Técnico en Operación en la medida que la experiencia la detentan sus Empresas Subsidiarias.

Como se puede apreciar, al señalar las Bases que la experiencia sólo puede ser acreditada directamente en el caso del Asistente Técnico en Operación, están impidiendo poder contar con la experiencia de empresas como la señalada en el ejemplo, únicamente debido a la forma en la que se encuentran organizados corporativamente. Esta restricción, al final del día, limita la competencia en el presente Concurso en la medida que es de esperar que haya un menor número de empresas que puedan acreditar la experiencia de manera directa, de aquellas que pueden utilizar la experiencia de sus Empresas Vinculadas.

Por lo antes mencionado, solicitamos modificar el numeral 5.2.1.2 de las Bases a efectos de permitir que el Asistente Técnico en Operación pueda acreditar su experiencia tanto de manera directa como a través de sus Empresas Vinculadas.

### **Respuesta**

Se mantiene lo establecido en las Bases.

### **Consulta N° 3.**

Tanto las Bases como el Contrato asumen que el Operador podrá ser una persona jurídica nacional como extranjera, lo cual está en línea con las disposiciones del Reglamento Nacional de Ferrocarriles.

En caso sea una persona jurídica extranjera, los documentos del Concurso asumen que será ésta quien actúe como Operador y firme el correspondiente Contrato de Operación.

Si bien estamos de acuerdo con tales disposiciones, es probable que debido a razones tributarias nos interese constituir una sociedad operadora local, controlada por el Operador, antes que abrir una sucursal en el Perú. Sin embargo, no encontramos disposición alguna en los documentos del Concurso que admitan tal posibilidad.

En consecuencia, solicitamos que nos confirmen que es posible que el Operador (que precalificó) constituya una sociedad local de propósito específico que actúe como Operador en el marco del Contrato.

(...)

### **Respuesta**

Ver el numeral 1.3.27 y el numeral 1.3.69 de las Bases.



"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"  
"Año de la Consolidación del Mar de Grau"

#### Consulta N° 4.

El numeral 6.3 de las Bases regula la posibilidad de sustituir, hasta quince (15) Días antes de la presentación de los Sobres N° 2 y N° 3, al Proveedor de Material Rodante, al Operador, al Constructor o al Asesor Ferroviario. Sin embargo, se guarda silencio sobre la posibilidad de sustituir al Asesor Técnico en Operación.

No entendemos la razón de tal distinción, en particular porque el propio Operador podría ser sustituido o incluso el Constructor, quien debería actuar como Socio Estratégico del Concesionario.

En consecuencia, si es que todos los participantes del Proyecto de mayor relevancia pueden ser sustituidos antes de la presentación de las ofertas, lo lógico sería que el mismo trato se dé a quien únicamente actuará como Asesor Técnico en Operación. Por lo antes expuesto, solicitamos que el numeral 6.3 de las Bases sea modificado para incorporar la posibilidad de sustituir también al Asesor Técnico en Operación.

#### Respuesta

Ver Circular N° 26, Modificaciones a las Bases.

#### Consulta N° 5.

En el numeral 5.2.1.3. de las Bases se menciona lo siguiente respecto a la experiencia en construcción de muros de concreto, enrocados o gaviones para defensas ribereñas (numeral v.): **"En el caso del numeral v. precedente, se podrá acreditar con obras lineales de carácter fluvial, de encauzamiento y estabilización."**

Una de nuestras experiencias para acreditar la construcción de enrocados para defensas ribereñas se titula (...). Estas obras consistieron en la estabilización de las laderas del cauce del río (...), **aguas arriba del embalse de (...)** mediante la construcción de terraplenes y enrocados de contención a cada lado del cauce.

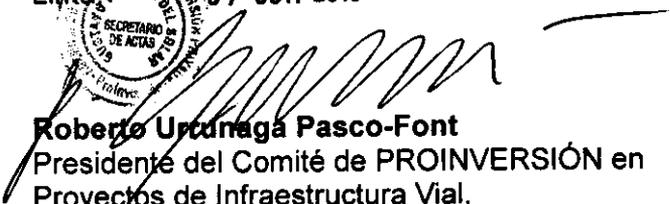
Solicitamos confirmar que es válida nuestra interpretación de que la tipología de las obras mencionadas se ajusta al requerimiento de experiencia en construcción de enrocados para defensas ribereñas establecido en el numeral 5.2.1.3. de las Bases.

#### Respuesta

Es correcto su entendimiento.



Lima, 07 OCT. 2016

  
**Roberto Urcunaga Pasco-Font**  
Presidente del Comité de PROINVERSIÓN en  
Proyectos de Infraestructura Vial,  
Infraestructura Ferroviaria e Infraestructura Aeroportuaria  
**PROINTEGRACIÓN**