

REPÚBLICA DEL PERÚ



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

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

**CONCESIÓN DEL PROYECTO “REHABILITACIÓN
INTEGRAL DEL FERROCARRIL HUANCAYO –
HUANCAVELICA”**

Julio – 2015



INDICE

1. ANTECEDENTES.....	3
2. BASE LEGAL	7
3. OBJETIVOS DEL PLAN DE PROMOCIÓN	9
4. DISEÑO GENERAL DEL PROCESO	9
5. MODALIDAD DE OTORGAMIENTO DE LA CONCESIÓN.....	10
6. ESQUEMA FINANCIERO DE LA CONCESIÓN	10
7. PLAZO DE LA CONCESIÓN	11
8. CONCEDENTE	11
9. OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO.....	11
10. SUPERVISIÓN.....	11
11. CRONOGRAMA DEL PROCESO.....	12



1. ANTECEDENTES

1.1 La Red Ferroviaria del Perú tiene una extensión de 1,906.6 kilómetros, de los cuales, 1,668 kilómetros corresponden a vías férreas públicas y 238.6 kilómetros a vías férreas privadas.

Entre las vías férreas públicas se puede mencionar a las siguientes:

- Ferrocarril del Centro, cuya extensión alcanza los 489.6 km de longitud, y se encuentra concesionada a Ferrovías Central Andino S.A.
- Ferrocarril del Sur, cuenta con una longitud de 855 km y se encuentra concesionada a Perú Rail S.A.
- Ferrocarril Sur Oriente que se extiende a lo largo de 134.7 km de vías, y se encuentra concesionada a Perú Rail S.A.
- Ferrocarril Huancayo Huancavelica, cuenta con una longitud de 128.7 km, a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC).
- Ferrocarril Tacna – Arica, cuya extensión alcanza los 60 km de longitud, a cargo del Gobierno Regional de Tacna.

Mientras que entre las vías férreas privadas se puede mencionar a las siguientes:

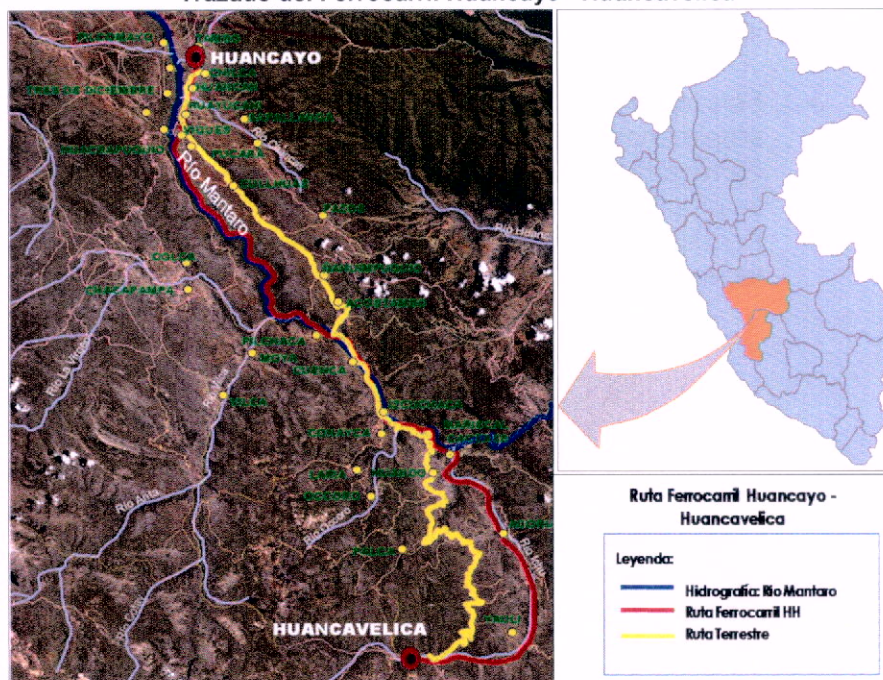
- Ferrocarril Southern Cooper Corp, cuenta con una longitud de 217.7 km y su propietario es la empresa Southern Cooper Corp.
- Ferrocarril Santa Clara – Cajamarquilla, cuya longitud alcanza los 7.3 km y su propietario es la empresa Votoratim Metals – Cajamarquilla S.A.
- Ferrocarril Caripa – Condorcocha, tiene 13.6 km de longitud y su propietario es la empresa Cementos Andinos S.A.



Fuente: MTC. Elaboración Consorcio TGGT.

- 1.2 El Ferrocarril Huancayo - Huancavelica (FHH) tiene una longitud aproximada de 128.7 km, y es uno de los ferrocarriles con mayor altitud del mundo, entre 2,819 msnm en su punto más bajo,¹ en la Estación Mariscal Cáceres y 3,680 msnm en su punto más alto,² en la Estación Huancavelica. Cuenta con un total de siete (7) estaciones, diecinueve (19) paraderos³, quince (15) puentes, treinta y ocho (38) túneles, treinta y siete (37) pasos a nivel.
- 1.3 Desde su inauguración el 24 de octubre de 1926, brinda el servicio de transporte de pasajeros y mercancías entre los distritos de Huancayo, Huancán, Huayucachi, Viques y Cullhuas en la región Junín, y los de Ñahuimpuquio, Mariscal Cáceres, Izcuchaca, Pilchaca, Cuenca, Acoria, Yauli y Huancavelica en la región Huancavelica, beneficiando aproximadamente a 250,000⁴ habitantes.
- 1.4 Su ámbito de influencia está constituido por territorios netamente rurales, de comunidades campesinas que dependen del ferrocarril como medio de transporte y comercialización de sus productos desde y hacia los centros económicos regionales.

Trazado del Ferrocarril Huancayo - Huancavelica



Elaboración: Consorcio TGGT.

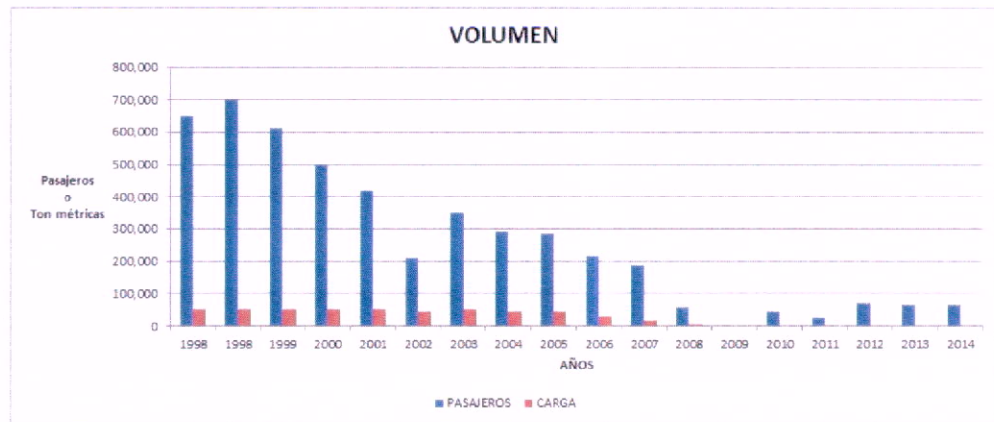
- 1.5 En cuanto a la demanda, el máximo volumen transportado se alcanzó en el año 1998, en el orden de los 700,000 pasajeros, mientras que el transporte de mercancías alcanzó las 47,000 toneladas ese mismo año.

¹ Pk 76+700

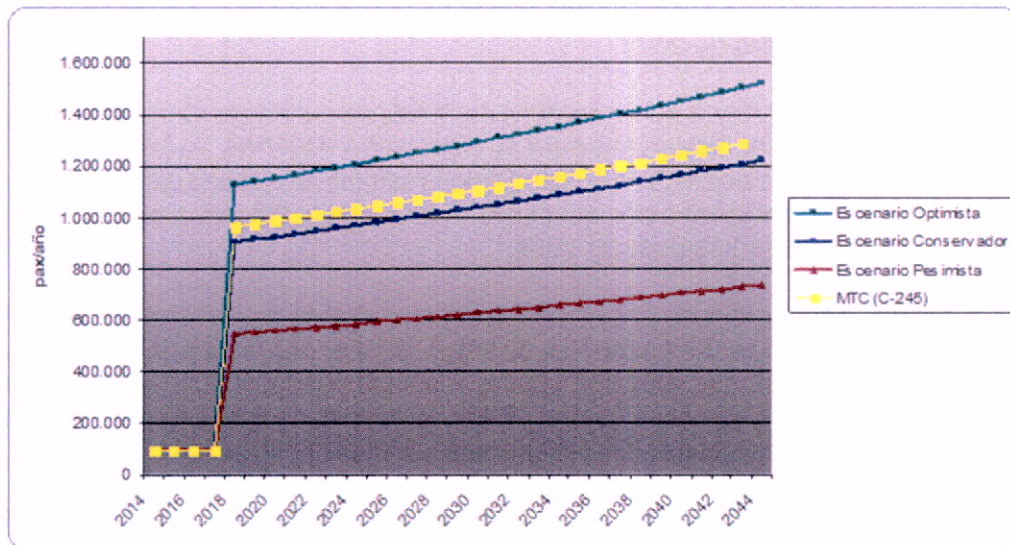
² Pk 128+200

³ Incluido el paradero de Ccocha (PK 88+000), el cual resultó afectado por una avenida en el año 2012

⁴ Fuente: INEI. Población 2000 – 2015

Transporte de Pasajeros y Mercancías del FHH (1998 – 2014)⁵


- 1.6 De acuerdo a los estudios técnicos del FHH, al año 2044, se estaría alcanzando aproximadamente 1 200 000 pasajeros, en el escenario conservador.



- 1.7 El FHH es un ferrocarril de montaña y como tal su superestructura y subestructura están sujetas no sólo al deterioro y deformación por acción de las cargas estáticas y dinámicas provenientes de los vehículos ferroviarios en circulación, sino también debido a la influencia de las precipitaciones pluviales y fenómenos climáticos típicos de esta región del país, los cuales se presentan cada año.
- 1.8 Mediante el Decreto de Urgencia N° 012-2005, publicado el 07 de mayo de 2005, se dispuso exceptuar al Proyecto “Rehabilitación Integral del Ferrocarril Huancayo - Huancavelica” (en adelante, “El Proyecto”) del cumplimiento del Ciclo de Proyecto

⁵ A partir del mes de julio del 2008, el FHH no registró información debido a la ejecución obras de rehabilitación. En octubre del 2010, reinició sus operaciones. Por desastres naturales suspendió el servicio a partir del febrero de 2011 y reinició su actividad en diciembre de 2011. Una vez más, por desastres naturales, el servicio de trenes estuvo suspendido a partir del 24 de diciembre de 2012, reiniciando sus operaciones el 27 de mayo de 2013 (Fuente: Reporte del MTC al año 2014).

de Inversión Pública, a que se refiere la Ley N° 27293, Ley que crea el Sistema Nacional de Inversión Pública, incluida la declaración de viabilidad.

- 1.9 El 08 de Noviembre de 2006, se celebró el contrato entre el FHH y la empresa Ferrocarril Central Andino S.A., ganadora de la Licitación Pública Internacional N° 0001-2006-FHH para la rehabilitación de la infraestructura ferroviaria por el monto de su propuesta económica que alcanzó la suma de US\$ 18.1 millones, incluido el IGV. Esta rehabilitación no contempló el suministro o repotenciamiento del material rodante existente.
- 1.10 El 30 de mayo de 2007, mediante la Resolución Suprema N° 043-2007-EF, se ratificó el acuerdo del Consejo Directivo de PROINVERSIÓN, por el cual se incorporó la entrega en concesión del FHH, al proceso de promoción de la inversión privada.
- 1.11 Mediante Oficio N° 1692-2007-EF/68.01 del 10 de setiembre de 2007, el Ministerio de Economía y Finanzas señaló que en virtud del Decreto de Urgencia N° 012-2005, el Proyecto se encontraba exonerado del SNIP.
- 1.12 El 18 de diciembre de 2007, el Consejo Directivo de PROINVERSIÓN acordó aprobar el Plan de Promoción de la Inversión Privada para la Concesión del FHH. Dicho acuerdo fue ratificado mediante la Resolución Suprema N° 016-2008-EF del 18 de febrero de 2008.
- 1.13 Con fechas 8 y 9 de noviembre de 2008, se publicó la Convocatoria del Concurso de Proyectos Integrales para la Concesión del FHH. Asimismo, se publicó en la página web de PROINVERSIÓN, las respectivas Bases del Concurso, las mismas que fueron aprobadas en sesión de Consejo Directivo de PROINVERSIÓN de fecha 4 de noviembre de 2008.
- 1.14 En dicho concurso, se obtuvieron las opiniones favorables del Ministerio de Economía y Finanzas (setiembre 2010), el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (octubre 2010), y Ositran (octubre 2010), a la versión final del Contrato de Concesión del FHH. Asimismo, se obtuvo el Informe Previo de Contraloría General de la República (octubre 2010).
- 1.15 Mediante Oficio N° 242-2010-MTC/02 de fecha 18 de noviembre de 2010, el MTC solicitó disponer la suspensión del concurso. Dicha decisión fue comunicada a los interesados mediante la Circular N° 32.
- 1.16 El 10 de agosto de 2011, mediante Oficio N° 2361-2011-MTC/01, el MTC informó que ha reevaluado la decisión adoptada mediante Oficio N° 242-2010-MTC/02 y solicitó realizar las acciones necesarias para reactivar el proceso de promoción de la inversión privada en el FHH.
- 1.17 Mediante Oficio N° 494-2011-PCM/DM de fecha 31 de agosto de 2011, la Presidencia del Consejo de Ministros solicitó disponer la reanudación del proceso de concesión del FHH, recomendando se coordine con las autoridades locales correspondientes y el Gobierno Regional. Además solicitó la reparación de la vía férrea y la ejecución de financiamiento del Gobierno Central para el funcionamiento del tren.

- 1.18 Luego de la coordinación con autoridades locales del Gobierno Regional de Junín y Huancavelica, la Cámara de Huancayo y participación de PROINVERSIÓN, mediante Oficio N° 1176-2012-MTC/02, del 17 de diciembre de 2012, el MTC remitió copia del “Acuerdo de los Representantes de la Mesa Técnica de Trabajo del FHH”, del 22 de noviembre de 2012 suscrita en la ciudad de Huancavelica, mediante el cual se obtuvo la licencia social para la reactivación del proceso de concesión.
- 1.19 Mediante Oficio N° 01-2013/PROINVERSIÓN/DPI/SDGP/JPFE.01 del 18 de enero de 2013, PROINVERSIÓN informó al MTC los lineamientos, estrategias y recomendaciones para continuar con el proceso de concesión del FHH, el mismo que deberá comprender los componentes de la “Rehabilitación Integral” dispuesta mediante el Decreto de Urgencia N° 012-2005.
- 1.20 Mediante Oficio N° 94-2013-MTC/14 del 29 de enero de 2013, el MTC remitió el Informe N° 020-2013-MTC/14.08 de la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles (DGCF), en el cual otorga conformidad a los lineamientos, estrategias y recomendaciones de PROINVERSIÓN para la implementación del proceso del concesión del FHH, remitidos mediante el Oficio N° 01-2013/PROINVERSIÓN/DPI/SDGP/JPFE.01 precedente.
- 1.21 Mediante Oficio N° 119-2013-MTC/01 del 04 de junio de 2013, el MTC trasladó a PROINVERSIÓN el Oficio N° 2878-2013-EF/63.01 del 28 de mayo de 2013, mediante el cual el MEF señaló que el Artículo 4 del Decreto de Urgencia N° 012-2005, en virtud del cual se exonera al FHH del ciclo del SNIP, incluida la viabilidad, se encuentra vigente.
- 1.22 Mediante Oficio N° 222-2015-MTC/09 del 23 de abril de 2015, el MTC emitió los lineamientos para la elaboración de los estudios técnicos del Proyecto bajo el esquema de Rehabilitación.
- 1.23 Mediante Circular N° 33 del de julio de 2015, el Comité de PROINVERSIÓN en Proyectos de Infraestructura Vial, Infraestructura Ferroviaria e Infraestructura Aeroportuaria – Pro Integración comunicó la decisión de cancelar el Concurso de Proyectos Integrales para la entrega en concesión del Ferrocarril Huancayo - Huancavelica”.

2. BASE LEGAL

Sobre el Proyecto

- 2.1. Decreto de Urgencia N° 012-2005, que resaltó la importancia del servicio de transporte de pasajeros del Ferrocarril Huancayo – Huancavelica, y por ello se le exceptuó del Ciclo de Proyecto SNIP.
- 2.2. Resolución Suprema N° 043-2007-EF del 30 de mayo de 2007, que ratificó el acuerdo del Consejo Directivo de PROINVERSIÓN, en virtud del cual se incorporó al proceso de promoción de la inversión privada la entrega en concesión del Ferrocarril Huancayo – Huancavelica.
- 2.3. Resolución Suprema N° 016-2008-EF, del 18 de febrero de 2008, que ratificó el acuerdo adoptado por el Consejo Directivo de PROINVERSIÓN en sesión del 18

de diciembre de 2007, por el cual se aprobó el Plan de Promoción de la Inversión Privada del proyecto “Ferrocarril Huancayo Huancavelica”.

- 2.4. Acuerdo del Consejo Directivo de PROINVERSIÓN N° _____, del _____ de julio de 2015, que aprueba la modificación Plan de Promoción de la Inversión Privada del Proyecto “Ferrocarril Huancayo Huancavelica”.

Sobre el Sector

- 2.5. Decreto Supremo N° 032-2005-MTC del 06 de enero de 2006, que aprobó el Reglamento Nacional de Ferrocarriles, y sus normas modificatorias.

Sobre el Proceso de Promoción de la Inversión Privada

- 2.6. Decreto Supremo N° 059-96-PCM del 26 de diciembre de 1996, que 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.
- 2.7. Decreto Supremo N° 060-96-PCM del 27 de diciembre de 1996, que 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.
- 2.8. Decreto Legislativo N° 1012 de fecha 13 de mayo de 2008, que 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 y sus normas modificatorias. Esta norma fue reglamentada mediante el Decreto Supremo N° 127-2014-EF de fecha 31 de mayo de 2014.

Sobre PROINVERSIÓN

- 2.9. Decreto Legislativo N° 674 del 27 setiembre de 1991, Ley de Promoción de la Inversión Privada en las Empresas del Estado, que creó la Comisión de Promoción de la Inversión Privada - COPRI - como entidad encargada de diseñar y conducir el Proceso de Promoción de la Inversión Privada en nuestro país.
- 2.10. Decreto Supremo N° 027-2002-PCM del 24 de abril de 2002, que dispuso la fusión por absorción 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).
- 2.11. Decreto Supremo N° 058-2011-PCM del 05 de julio de 2011, que aprobó la actualización de la calificación de PROINVERSIÓN, como Organismo Público Ejecutor, dentro de la calificación de Organismos Públicos a que se refiere el Decreto Supremo N° 034-2008-PCM, de acuerdo a lo dispuesto por el Título IV de la Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo.
- 2.12. Resolución Suprema N° 036-2009-EF de fecha 22 de marzo de 2009, mediante el cual 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 (en adelante, el Comité PRO INTEGRACIÓN).

- 2.13. Resolución Suprema N° 050-2014-EF, del 14 de setiembre de 2014 y Resolución Suprema N°026-2015-EF del 31 de mayo de 2015, se recompone la conformación de los miembros del Comité PRO INTEGRACIÓN.
- 2.14. Resolución Ministerial N° 083-2013-EF/10, del 20 de marzo de 2013, que aprueba el Reglamento de Organización y Funciones de PROINVERSIÓN, y sus modificatorias.

3. OBJETIVOS DEL PLAN DE PROMOCIÓN

- 3.1. El presente Plan de Promoción de la Inversión Privada tiene como objetivo definir las principales características del proceso de promoción de la inversión privada del Proyecto “Rehabilitación Integral del Ferrocarril Huancayo – Huancavelica”, tales como el diseño general del proceso, la modalidad contractual, el esquema financiero, el plazo, las obligaciones de las partes, la supervisión y el cronograma referencial del proceso.

4. DISEÑO GENERAL DEL PROCESO

- 4.1 El objeto del presente proceso es la selección de la(s) Persona(s) Jurídica(s) nacional(es) y/o extranjera(s), que conforme a las reglas establecidas en las Bases, constituirá(n) una persona jurídica que suscribirá con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones un Contrato de Asociación Público Privada Cofinanciada bajo la modalidad de Concesión, para llevar adelante la ejecución del Proyecto “Rehabilitación del Ferrocarril Huancayo – Huancavelica”, de acuerdo a los requisitos y condiciones a ser contempladas en las Bases y/o Contrato de Concesión.
- 4.2 En el marco de la concesión, es necesaria la ejecución de una rehabilitación de la infraestructura ferroviaria y material rodante que permita asegurar el desarrollo socio-económico sostenible de las regiones de Junín y Huancavelica, a través de un sistema ferroviario confiable, rápido y seguro, que transporte pasajeros y mercancía actual y potencial con un menor costo de ton/km y menor tiempo de viaje entre Huancayo y Huancavelica.
- 4.3 En este sentido, el proceso comprende la entrega al sector privado del diseño, financiamiento, rehabilitación de la vía férrea y material rodante, provisión de equipamiento de sistemas y electromecánico, provisión de material rodante, explotación, administración y mantenimiento, la integración de las diferentes interfaces entre las obras civiles, la electromecánica, el material rodante y la puesta en marcha del sistema, y en general, todas las instalaciones, infraestructura y demás actividades descritas en el Contrato de Concesión.
- 4.4 Las especificaciones técnicas básicas de la infraestructura y del material rodante serán comunicadas en los documentos del proceso y estarán disponibles en la Sala de Datos.
- 4.5 El Interesado tendrá libertad para plantear su propuesta con las adecuaciones y actualizaciones tecnológicas que considere convenientes, en tanto tales modificaciones



se adecuen a las especificaciones técnicas básicas contenidas en las Bases y/o Contrato de Concesión, que permitan alcanzar los niveles de servicio a brindarse.

- 4.6 La prestación de los servicios de transporte ferroviario será brindada conforme a las disposiciones del Reglamento Nacional de Ferrocarriles.

5. MODALIDAD DE OTORGAMIENTO DE LA CONCESIÓN

- 5.1. El Proceso de Promoción de la Inversión Privada presenta las siguientes características:

a) Modalidad de Promoción de la Inversión Privada

Concesión (Artículo 2° del D.S. 059-96-PCM).
(Artículo 4° del D.S. 127-2014-EF)

b) Modalidad de la Concesión:

Concurso de Proyectos Integrales (Artículo 6°, inciso 2 del D.S. 059-96-PCM).

c) Tipo de Contrato

DFBOT (Design, finance, build, operate and transfer) en el cual el Ministerio de Transportes y Comunicaciones es el Concedente.

6. ESQUEMA FINANCIERO DE LA CONCESIÓN

- 6.1. El esquema financiero de la concesión presenta las siguientes características:

a) Esquema financiero:

Concesión Cofinanciada por el Estado de la República del Perú de conformidad con el literal c) del artículo 14 del TULO de Concesiones (DS 059-96-PCM) y su reglamento, concordado con lo dispuesto el Decreto Legislativo N° 1012 y su reglamento.

b) Monto de Inversiones

El esquema de concesión contendrá una inversión referencial que considere todas las actividades contenidas en el Acápito 4.3, tomando como referencia los estudios técnicos realizados, con los alcances que puedan señalarse en las Bases y el Contrato de Concesión. La inversión estimada del proyecto será determinada a partir del estudio técnico referido.

c) Estructura del Financiamiento y definición del Esquema Financiero

El esquema de financiamiento será el que se determine luego de la evaluación económica financiera del proyecto y el que se establezca en el contrato de concesión.

El Concedente otorgará un cofinanciamiento para asegurar la sostenibilidad del Proyecto, cuyo importe será determinado durante el proceso de concesión.

El otorgamiento del cofinanciamiento requerirá las aprobaciones respectivas del Concedente y del Ministerio de Economía y Finanzas.

De ser necesario, el Gobierno Nacional podrá otorgar una garantía financiera a fin de mejorar el financiamiento para el Proyecto.

El esquema financiero será definido 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 y de las entidades correspondientes.

7. PLAZO DE LA CONCESIÓN

- 7.1. El plazo de concesión será fijado en las Bases del Concurso, por un plazo de hasta 30 años, el mismo que podrá ser modificado de acuerdo a los resultados de los estudios técnicos contratados.
- 7.2. El plazo de concesión finalmente determinado podrá ampliarse hasta el máximo permitido por el Artículo 16° del Decreto Supremo N° 059-96-PCM.

8. CONCEDENTE

- 8.1. El Concedente será el Estado de la República del Perú, actuando a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC).

9. OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO

- 9.1. Las obligaciones para el Concesionario serán las que se deriven de las Bases, Contrato de Concesión, las derivadas del TUO de Concesiones (D.S. 059-96-PCM), el Decreto Legislativo N° 1012 y sus normas reglamentarias y modificatorias, de las normas específicas aplicables a la concesión y demás disposiciones que resulten aplicables.
- 9.2. El Concesionario será responsable del diseño, financiamiento, rehabilitación de la vía férrea y material rodante, provisión de equipamiento de sistemas y electromecánico, provisión de material rodante, explotación, administración y mantenimiento, la integración de las diferentes interfaces entre las obras civiles, la electromecánica, el material rodante y la puesta en marcha del sistema, y en general, todas las instalaciones, infraestructura y demás actividades descritas en las Bases y el Contrato de Concesión.

10. SUPERVISIÓN

- 10.1. Será efectuada por el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – OSITRAN.



- 10.2. Se tomará como base las mediciones de los parámetros de servicio y se ejecutará durante la vigencia de la concesión, teniendo como finalidad evaluar el avance o ejecución del programa de rehabilitación de la vía férrea y material rodante, la conservación y mantenimiento, la operación, el cumplimiento de los plazos y los niveles de calidad y servicio del FHH visto como un sistema ferroviario.

11. CRONOGRAMA DEL PROCESO

- 11.1. Las principales actividades del cronograma del proceso son las siguientes:

Cronograma⁶

Actividad	Descripción
1. Publicación del nuevo aviso de convocatoria	Representa el acto de publicación del anuncio mediante el cual comunica a los interesados el relanzamiento del Concurso, y la fecha en que se harán públicas las Bases. Se realizará dentro de los tres (3) días hábiles posteriores a la publicación del Acuerdo del Consejo Directivo de PROINVERSION aprobando la modificación al Plan de Promoción del Proyecto
2. Difusión de las Bases	Representa el día 1 del inicio del proceso y se realizará dentro de los tres (3) días hábiles posteriores a la publicación del Acuerdo del Consejo Directivo de PROINVERSION aprobando la modificación al Plan de Promoción del Proyecto
3. Precalificación de postores	Será un proceso continuo hasta aproximadamente 15 días hábiles antes de la presentación de Sobres N° 2 y N° 3 (propuestas técnica y económica).
4. Versión final del contrato	Se distribuirá a los postores, de manera posterior a la recepción del informe previo de la Contraloría General de la República o luego de levantadas las observaciones que dicha entidad formule por parte de PROINVERSIÓN.
5. Presentación de Sobres N° 2 y N° 3	Aproximadamente 10 días hábiles posteriores de la fecha de aprobación de la Versión Final del Contrato por el Consejo Directivo de PROINVERSIÓN.
7. Apertura del Sobre N° 3 y otorgamiento de buena pro	Dentro de los 03 días hábiles posteriores a la actividad anterior.
8. Cierre de contrato	Fecha que será programada de acuerdo con las exigencias para el cierre del contrato.

Lima, de Julio de 2015.

⁶ Nota: Los plazos previstos son referenciales, los mismos que serán definidos y/o ampliados en las correspondientes Bases.

