

REPÚBLICA DEL PERÚ



AGENCIA DE PROMOCIÓN DE LA INVERSIÓN PRIVADA
COMITÉ DE PROINVERSIÓN EN PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL,
INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA E INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA –
PRO INTEGRACIÓN



ProInversión

Agencia de Promoción de la Inversión Privada - Perú

Tercera Versión

CONTRATO DE CONCESIÓN

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

Lima, enero de 2016



INDICE

SECCION I: ANTECEDENTES Y DEFINICIONES	6
ANTECEDENTES	6
DEFINICIONES	9
BASE LEGAL	30
SECCION II: NATURALEZA, OBJETO, MODALIDAD Y CARACTERES DE LA CONCESIÓN	32
NATURALEZA	32
OBJETO	32
MODALIDAD	33
CARACTERES	33
SECCION III: EVENTOS A LA FECHA DE CIERRE	33
DECLARACIONES DEL CONCESIONARIO	33
DECLARACIONES DEL CONCEDENTE	36
CONSTATAIONES EN LA FECHA DE CIERRE	38
CONDICIONES A LAS OBLIGACIONES DEL CONCEDENTE	41
SECCION IV: PLAZO DE LA CONCESIÓN	42
PLAZO	42
SUSPENSIÓN TEMPORAL DEL PLAZO DE LA CONCESIÓN	42
AMPLIACIÓN DEL PLAZO DE LA CONCESIÓN	42
SECCION V: RÉGIMEN DE BIENES	43
DISPOSICIONES GENERALES	43
ADQUISICIONES DE PREDIOS	45
TOMA DE POSESIÓN DE LOS BIENES DE LA CONCESIÓN	45
INVENTARIOS A CARGO DEL CONCESIONARIO	46
INVENTARIO DE REPUESTOS	47
OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO RESPECTO DE LOS BIENES DE LA CONCESION	47
DEVOLUCIÓN DE LOS BIENES DE LA CONCESION DURANTE LA ETAPA TRANSITORIA	50
DEVOLUCIÓN DE LOS BIENES DE LA CONCESION DURANTE LA ETAPA INTEGRAL	51
DEVOLUCIÓN DE BIENES OBSOLETOS Y BIENES INUTILIZABLES	51
DEVOLUCIÓN DE LOS BIENES DE LA CONCESION Y BIENES HISTÓRICOS PRODUCIDA LA CADUCIDAD DE LA CONCESIÓN	52
TRANSFERENCIA DE LOS BIENES DEL CONCESIONARIO	53
DEFENSAS POSESORIAS	54
SECCION VI: DE LAS INVERSIONES	54
DE LAS INVERSIONES OBLIGATORIAS	54
Disposiciones comunes	55
Programa de control de calidad de las Obras	55
DEL ESTUDIO DEFINITIVO DE INGENIERÍA (EDI)	56
Procedimiento para la presentación y aprobación EDI de Obras y el EDI de Material Rodante	57
Cronograma detallado	58
EJECUCIÓN DE INVERSIONES OBLIGATORIAS	59
Libro de Obra	59
Ejecución de Obras	59
Ampliación del Plazo de ejecución de Obras	60
Interferencias	61
Interferencias adicionales	61
Evento Geológico	62
Hito de Obra	65
Plan de Desvíos	65
Provisión de Material Rodante	65
Ampliación del Plazo de Provisión de Material Rodante	68
Hito de Provisión de Material Rodante Adquirido	68
Pruebas de Puesta en Marcha	69
De los protocolos de Pruebas de Puesta en Marcha	69
Plan de Operación Anual (POA)	70
Plan Estratégico de Operación (PEO)	70
Procedimiento de aprobación y subsanación del POA y PEO	71



Puesta en Operación Comercial.....	71
Supervisión de las Inversiones.....	72
Asesor Independiente de Seguridad.....	73
ACEPTACIÓN DE LAS INVERSIONES OBLIGATORIAS.....	73
INVERSIONES ADICIONALES.....	74
COMPROMISO DE CONTRATAR MANO DE OBRA LOCAL PARA LA EJECUCIÓN DE LAS OBRAS.....	75
SECCION VII: DE LAS CONDICIONES PARA EL SERVICIO DE TRANSPORTE FERROVIARIO.....	75
CONTRATO DE ACCESO.....	75
CONTRATO DE OPERACIÓN PARA SERVICIOS OBLIGATORIOS.....	76
EQUIDAD EN SERVICIOS.....	78
SECCION VIII: SOBRE EL MANTENIMIENTO.....	79
OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO.....	79
EMERGENCIA FERROVIARIA POR DERRUMBE Y/O HUAYCO.....	80
IMPLEMENTACIÓN DE SOLUCIONES.....	82
SUPERVISIÓN DEL MANTENIMIENTO DE LOS BIENES DE LA CONCESIÓN.....	83
SECCION IX: EXPLOTACION DE LA CONCESION.....	83
DERECHOS Y DEBERES DEL CONCESIONARIO.....	83
ORGANIZACIÓN DEL SERVICIO.....	85
PLAN DE CONTINGENCIAS.....	86
PLAN DE SEGURIDAD Y SALUD OCUPACIONAL.....	86
SUPERVISIÓN DE LA EXPLOTACIÓN DE LOS BIENES DE LA CONCESIÓN.....	86
SUPERVISIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE FERROVIARIO.....	86
INFORMACIÓN.....	87
DERECHOS Y RECLAMOS DEL OPERADOR Y/U OPERADORES FERROVIARIOS Y USUARIOS.....	87
ETAPA TRANSITORIA Y ETAPA INTEGRAL.....	88
INICIO DE LA EXPLOTACIÓN.....	88
SERVICIOS COMPLEMENTARIOS.....	88
SECCION X: REGIMEN ECONOMICO.....	89
CONDICIONES PARA LA OBTENCIÓN DEL CIERRE FINANCIERO.....	89
ESTADOS FINANCIEROS.....	90
TARIFAS.....	90
TARIFAS PARA LOS SERVICIOS OBLIGATORIOS.....	91
TARIFA POR USO DE VIA.....	91
TARIFA POR ALQUILER DE MATERIAL RODANTE.....	92
OTROS INGRESOS.....	92
EL COFINANCIAMIENTO.....	92
SOBRE LA RETRIBUCIÓN POR INVERSIÓN (RPI).....	93
SOBRE LA RETRIBUCIÓN POR MANTENIMIENTO Y OPERACIÓN (RPMO).....	93
EQUILIBRIO ECONÓMICO – FINANCIERO.....	94
RÉGIMEN TRIBUTARIO DE LA CONCESIÓN.....	96
SECCION XI: GARANTÍAS.....	96
GARANTÍA DEL CONCEDENTE.....	96
GARANTÍA A FAVOR DEL CONCEDENTE.....	96
EJECUCIÓN DE LA GARANTÍA.....	98
GARANTÍAS A FAVOR DE LOS ACREEDORES PERMITIDOS.....	99
DERECHO DE SUBSANACIÓN DE LOS ACREEDORES PERMITIDOS.....	103
SECCION XII: RÉGIMEN DE SEGUROS Y RESPONSABILIDAD DEL CONCESIONARIO.....	104
APROBACIÓN.....	104
ESTUDIO DE RIESGOS.....	104
CLASES DE PÓLIZAS DE SEGUROS.....	105
COMUNICACIÓN.....	108
VIGENCIA DE LAS PÓLIZAS.....	108
DERECHO DEL CONCEDENTE A ASEGURAR.....	109
MECANISMO DE DECLARACIÓN DE EMERGENCIA.....	109
POSIBILIDAD DE REVISIÓN DE LOS TÉRMINOS DE LA OBLIGACIÓN DE CONTRATAR SEGUROS.....	109



RESPONSABILIDAD DEL CONCESIONARIO	110
OBLIGACIÓN DEL CONCEDENTE	111
SECCION XIII: CONSIDERACIONES SOCIO AMBIENTALES	111
OBLIGACIONES SOCIO AMBIENTALES DEL CONCESIONARIO	111
PATRIMONIO CULTURAL	113
GESTIÓN AMBIENTAL	114
SISTEMA DE GESTIÓN CON COMPROMISOS MULTILATERALES	114
PENALIDADES	114
SECCION XIV: RELACIONES CON SOCIOS, TERCEROS Y PERSONAL	115
CESIÓN O TRANSFERENCIA DE LA CONCESIÓN	115
CLÁUSULAS EN CONTRATOS	116
PERMANENCIA DEL CONSTRUCTOR	117
PERMANENCIA DEL ASESOR FERROVIARIO	117
PERMANENCIA DEL PROVEEDOR DE MATERIAL RODANTE	117
PERMANENCIA DEL OPERADOR	117
PROCEDIMIENTO PARA LA SUSTITUCIÓN	118
RELACIONES CON EL SOCIO ESTRATÉGICO	118
RELACIONES DE PERSONAL	119
SECCION XV: COMPETENCIAS ADMINISTRATIVAS	122
DISPOSICIONES COMUNES	122
OPINIONES PREVIAS	123
COMPETENCIAS Y FACULTADES DEL REGULADOR	124
DE LA FUNCIÓN DE SUPERVISIÓN DEL REGULADOR	124
DE LA FUNCIÓN SANCIONADORA	125
PENALIDADES CONTRACTUALES	125
APORTE POR REGULACIÓN	126
DE LA FUNCIÓN DE SUPERVISIÓN DEL CONCEDENTE	126
SECCION XVI: CADUCIDAD DE LA CONCESIÓN	127
TÉRMINO POR VENCIMIENTO DEL PLAZO	128
TÉRMINO POR MUTUO ACUERDO	128
TÉRMINO POR INCUMPLIMIENTO DEL CONCESIONARIO	128
TÉRMINO POR INCUMPLIMIENTO DEL CONCEDENTE	132
FACULTAD DEL CONCEDENTE DE PONER TÉRMINO UNILATERAL AL CONTRATO	134
TERMINACIÓN POR FUERZA MAYOR O CASO FORTUITO	134
LIQUIDACIÓN DEL CONTRATO	135
COMPENSACIÓN POR TERMINACIÓN ANTICIPADA DEL CONTRATO	135
DEVOLUCIÓN DE GARANTÍAS DE FIEL CUMPLIMIENTO	138
PAGO DE OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO	138
NO AFECTACIÓN DE DERECHOS DEL RPI	138
EFECTOS DE LA TERMINACIÓN	138
PROCEDIMIENTO PARA LA SUBSANACIÓN EN CASO DE INCUMPLIMIENTO DEL CONCESIONARIO	139
PROCEDIMIENTO PARA EL RESCATE EN CASO DE RESOLUCIÓN DEL CONTRATO	140
SECCION XVII: SUSPENSIÓN DE LAS OBLIGACIONES CONTEMPLADAS EN EL PRESENTE CONTRATO	140
Procedimiento para la Declaración de Suspensión	141
Efectos de la Declaración de Suspensión	142
SECCION XVIII: SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS	143
LEY APLICABLE	143
ÁMBITO DE APLICACIÓN	143
CRITERIOS DE INTERPRETACIÓN	144
RENUNCIA A RECLAMACIONES DIPLOMÁTICAS	145
TRATO DIRECTO	145
ARBITRAJE	146
REGLAS PROCEDIMENTALES COMUNES	148
SECCION XIX: MODIFICACIONES AL CONTRATO	150
SECCION XX: DOMICILIOS	151
FIJACIÓN	151
CAMBIOS DE DOMICILIO	151
ANEXO 1 DECLARACIÓN JURADA DEL SOCIO ESTRATÉGICO	152



ANEXO 2 TESTIMONIO DE LA ESCRITURA PÚBLICA DE CONSTITUCIÓN SOCIAL Y ESTATUTO DEL CONCESIONARIO.....	155
ANEXO 3 MODELO REFERENCIAL DE DECLARACIÓN DEL ACREEDOR PERMITIDO.....	156
ANEXO 4 MODELO DE LA GARANTÍA DE FIEL CUMPLIMIENTO DEL CONTRATO DE CONCESIÓN	157
ANEXO 5 RÉGIMEN FINANCIERO.....	158
APÉNDICE FIDEICOMISO DE ADMINISTRACIÓN	158
APÉNDICE 2 COFINANCIAMIENTO.....	164
APÉNDICE 3 PROCEDIMIENTO PARA LA RETRIBUCIÓN DE INVERSIONES OBLIGATORIAS Y PARA LA RETRIBUCIÓN POR MANTENIMIENTO Y OPERACIÓN	166
APÉNDICE 4 MODELO DE CAO_OBRAS	175
APÉNDICE 5 MODELO DE CAO_MR	176
ANEXO 6 ESPECIFICACIONES TÉCNICAS BÁSICAS	177
6.1. INTRODUCCIÓN.....	178
6.2. TRAMOS PARA LA EJECUCIÓN DE OBRAS.....	180
6.3. EXIGENCIAS BÁSICAS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE	180
6.4. REQUISITOS DEL SISTEMA FERROVIARIO Y DEL MATERIAL RODANTE	180
6.5. ESTUDIOS DEFINITIVOS DE INGENIERÍA (EDI)	183
6.6. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS BÁSICAS.....	188
A. OBRAS CIVILES Y EQUIPAMIENTOS	189
A.1. Trabajos Preliminares	189
A.2. Drenaje Transversal.....	217
A.3. Drenaje Longitudinal	222
A.4. Defensas ribereñas	224
A.5. Protección de taludes.....	230
A.6. Trabajos en Puentes.....	239
A.7. Trabajos en Túneles.....	258
A.8. Superestructura de la Vía Férrea	267
A.9. Edificaciones	296
B. SISTEMAS FERROVIARIOS	375
B.1. Telecomunicaciones.....	375
B.3. Sistema de Control de Pasajeros.....	379
B.4. Requisitos de Seguridad para la Infraestructura Ferroviaria	381
C. MATERIAL RODANTE.....	382
D. PLAN AMBIENTAL	406
E. PLAN DE MONITOREO ARQUEOLÓGICO (PMA).....	407
F. PLAN DE MONITOREO	408
G. CONFIABILIDAD, DISPONIBILIDAD, MANTENIBILIDAD Y SEGURIDAD (RAMS)	408
H. PLAN DE GESTIÓN DE RIESGOS	412
I. PLAN DE CALIDAD.....	415
ANEXO 7 NIVELES DE SERVICIO	417
APÉNDICE 1 Criterios para la Limpieza de las Instalaciones Ferroviarias y No Ferroviarias.....	449
APÉNDICE 2 Criterios para la Limpieza del Material Rodante	450
APÉNDICE 3 Plan de Prestación del Servicio	451
APÉNDICE 4 Conservación de la Infraestructura Ferroviaria.....	460
ANEXO 8 BIENES DE LA CONCESION	465
ANEXO 9 TARIFAS.....	466
APÉNDICE 1 TARIFAS PARA LOS SERVICIOS OBLIGATORIOS.....	466
ANEXO 10 PENALIDADES APLICABLES AL CONTRATO.....	469
ANEXO 11 PERSONAL CLAVE Y RESPONSABILIDADES DEL OPERADOR.....	471
APÉNDICE 1 REQUISITOS MÍNIMOS DEL PERSONAL CLAVE.....	472
APÉNDICE 2 RESPONSABILIDADES Y FUNCIONES DEL OPERADOR O ASESOR TÉCNICO EN OPERACIÓN	474
ANEXO 12 PROPUESTAS DEL ADJUDICATARIO	480
APÉNDICE 1 PROPUESTA TÉCNICA	480
APÉNDICE 2 PROPUESTA ECONÓMICA.....	481



Perú, en la Dirección Ejecutiva FOPRI, la cual pasó a denominarse Agencia de Promoción de la Inversión Privada (PROINVERSIÓN).

- 1.7 Mediante el Decreto de Urgencia N° 012-2005, publicado el 07 de mayo de 2005, se resaltó la importancia del servicio de transporte de pasajeros del Ferrocarril Huancayo – Huancavelica y se dispuso exceptuar del cumplimiento del Ciclo de Proyecto de Inversión Pública a que se refiere la Ley N° 27293, Ley que crea el Sistema Nacional de Inversión Pública.
- 1.8 Mediante Acuerdo del Consejo Directivo de PROINVERSIÓN, adoptado en sesión de fecha 08 de mayo de 2007, se acordó incorporar al Proceso de Promoción de la Inversión Privada la concesión del Ferrocarril Huancayo – Huancavelica, que comprende la explotación, administración y mantenimiento de la vía, la adquisición del material rodante y la operación del servicio de transporte de pasajeros y mercancías, bajo los mecanismos y procedimientos establecidos en el Texto Único Ordenado aprobado por Decreto Supremo N° 059-96-PCM y su Reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 060-96-PCM, y se encargó la conducción del referido proceso al Comité de PROINVERSIÓN en Proyectos de Infraestructura y de Servicios Públicos.
- 1.9 Mediante Resolución Suprema N° 043-2007-EF publicada con fecha 31 de mayo de 2007, se ratificó el acuerdo adoptado por el Consejo Directivo de PROINVERSIÓN, a través del cual se acordó incorporar al proceso de promoción de la inversión privada la concesión del Ferrocarril Huancayo – Huancavelica.
- 1.10 Mediante Oficio N° 1692-2007-EF/68.01 del 10 de septiembre 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.
- 1.11 Mediante Acuerdo del Consejo Directivo de PROINVERSIÓN de fecha 18 de diciembre de 2007, se aprobó el Plan de Promoción de la Inversión Privada para la entrega en concesión del Ferrocarril Huancayo – Huancavelica, el mismo que fue ratificado mediante Resolución Suprema N° 016-2008-EF del 18 de febrero de 2008.
- 1.12 Mediante Acuerdo del Consejo Directivo de PROINVERSIÓN de fecha 04 de noviembre de 2008, se aprobaron las Bases del Concurso de Proyectos Integrales para la entrega en concesión del Ferrocarril Huancayo – Huancavelica.
- 1.13 Con fechas 8 y 9 de noviembre de 2008, se publicaron los avisos de la Convocatoria del Concurso de Proyectos Integrales para la entrega en concesión del Ferrocarril Huancayo – Huancavelica.
- 1.14 Mediante Oficio N° 242-2010-MTC-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.
- 1.15 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-2010-MTC/02 y solicitó realizar las acciones necesarias para reactivar el Proceso de Promoción de la Inversión Privada del Ferrocarril Huancayo – Huancavelica.
- 1.16 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 Ferrocarril



CONTRATO DE CONCESIÓN DEL PROYECTO REHABILITACIÓN INTEGRAL DEL FERROCARRIL HUANCAYO – HUANCAMELICA

Señor Notario:

Sírvase extender en su Registro de Escrituras Públicas una en la que conste el Contrato de Concesión del Proyecto "Rehabilitación Integral del Ferrocarril Huancayo - Huancavelica" (en adelante, el Contrato), que celebran, de una parte, el Estado de la República del Perú, actuando a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones ("MTC"), facultado por el Artículo 30, Inciso a) del Decreto Supremo N° 060-96-PCM, con domicilio en Jr. Zorritos 1203, Lima 1, Perú, debidamente representado por el señor _____, identificado con Documento Nacional de Identidad N _____, debidamente facultado por Resolución Ministerial N° ____ - _____, de fecha _____, (en adelante, el CONCEDENTE), y de la otra parte, _____ (en adelante el CONCESIONARIO), con domicilio en _____, provincia y departamento de Lima, Perú, debidamente representado por _____ identificado con _____; con domicilio para estos efectos en _____, Lima, provincia y departamento de Lima, Perú, debidamente facultados mediante poder que obra inscrito en la Partida Electrónica N° _____ del Registro de Personas Jurídicas de la Oficina Registral de Lima de la Superintendencia Nacional de los Registros Públicos.

SECCION I: ANTECEDENTES Y DEFINICIONES

ANTECEDENTES

- 1.1 Mediante Decreto Legislativo N° 674, 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 se dictaron normas para la promoción de las inversiones privadas en infraestructura de servicios públicos.
- 1.2 Mediante Decreto Legislativo N° 839 del 20 de agosto de 1996, se aprobó la Ley de Promoción de la Inversión Privada en Obras Públicas de Infraestructura y de Servicios Públicos, creándose, como organismo a cargo, la Comisión de Promoción de Concesiones Privadas (PROMCEPRI).
- 1.3 Mediante Decreto Supremo N° 059-96-PCM del 26 de diciembre de 1996, se aprobó el Texto Único Ordenado de las normas con rango de Ley que regulan la entrega en concesión al sector privado de las obras públicas de infraestructura y de servicios públicos.
- 1.4 Mediante Decreto Supremo N° 060-96-PCM del 27 de diciembre de 1996, se 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.
- 1.5 Mediante Ley N° 27111 se transfirió a la COPRI, las funciones, atribuciones y competencias otorgadas a la PROMCEPRI.
- 1.6 Mediante Decreto Supremo N° 027-2002-PCM del 24 de abril de 2002, se 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



Huancayo – Huancavelica, el mismo que deberá comprender los componentes de la “Rehabilitación Integral” dispuesta mediante el Decreto de Urgencia N° 012-2005: a) obras complementarias, y, b) material rodante, que permita operar el ferrocarril bajo estándares internacionales.

- 1.17 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 DGCF, en el cual otorgó conformidad a los lineamientos, estrategias y recomendaciones de PROINVERSIÓN para la implementación del proceso del concesión del Ferrocarril Huancayo – Huancavelica, remitidos mediante el Oficio N° 01-2013/PROINVERSIÓN/DPI/SDGP/JPFE.01 precedente.
- 1.18 Mediante Oficio N° 2878-2013-EF/63.01 del 28 de mayo de 2013, el MEF señaló que el Artículo 4 del Decreto de Urgencia N° 012-2005, en virtud del cual se exonera al Ferrocarril Huancayo – Huancavelica del ciclo del SNIP, incluida la viabilidad, se encuentra vigente.
- 1.19 Mediante Acuerdo PROINVERSIÓN N° 686-3-2015-CPI, de fecha 21 de julio de 2015, el Consejo Directivo de PROINVERSIÓN aprobó la modificación del Plan de Promoción de la Inversión Privada del Proyecto “Rehabilitación Integral del Ferrocarril Huancayo – Huancavelica”.
- 1.20 Mediante Acuerdo PROINVERSIÓN N° 686-4-2015-CPI, de fecha 21 de julio de 2015, el Consejo Directivo de PROINVERSIÓN aprobó las Bases del Concurso de Proyecto Integrales para la entrega en Concesión del Proyecto “Rehabilitación Integral del Ferrocarril Huancayo – Huancavelica”.
- 1.21 Mediante Circular N° 33 de fecha 24 de julio de 2015, el Comité de Pro Integración comunicó la decisión de disponer la cancelación del Concurso de Proyectos Integrales para la entrega en concesión del Proyecto Ferrocarril Huancayo – Huancavelica, convocado en el año 2008.
- 1.22 El 24 de julio de 2015 se publicó la Convocatoria al nuevo Concurso de Proyecto Integrales para la entrega en Concesión del Proyecto “Rehabilitación Integral del Ferrocarril Huancayo – Huancavelica”.
- 1.23 Por acuerdo del Consejo Directivo de PROINVERSIÓN de fecha de de 20..., se aprobó la versión final del Contrato de Concesión a ser suscrito entre el Estado de la República del Perú representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y el CONCESIONARIO.
- 1.24 Con fecha [...] de [...] de 20..., el Comité de PROINVERSIÓN en Proyectos de Infraestructura Vial, infraestructura Ferroviaria e Infraestructura Aeroportuaria – PRO INTEGRACIÓN adjudicó la Buena Pro del Concurso de Proyectos Integrales para la concesión del “Proyecto Rehabilitación Integral Ferrocarril Huancayo – Huancavelica” al Postor [...], cuyos integrantes han constituido al CONCESIONARIO, quien ha acreditado el cumplimiento de las condiciones previstas en las Bases del citado Concurso para proceder a la suscripción del presente Contrato.
- 1.25 Mediante Resolución Ministerial N° [...] de fecha [...] se autorizó al señor [...], para que en representación del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, suscriba el presente Contrato.



DEFINICIONES

1.26 Para los fines del presente Contrato, las Partes convienen que los términos que a continuación se señalan tendrán el siguiente significado:

- Acreedor Permitido

El concepto de Acreedores Permitidos es sólo aplicable para los supuestos de Endeudamiento Garantizado Permitido. Para tales efectos, Acreedor Permitido será:

- (i) cualquier institución multilateral de crédito de la cual el Estado de la República del Perú sea miembro,
- (ii) cualquier institución, agencia de crédito a la exportación (Export Credit Agency) o cualquier agencia gubernamental de cualquier país con el cual el Estado de la República del Perú mantenga relaciones diplomáticas,
- (iii) cualquier institución financiera designada como Banco Extranjero de Primera Categoría en la Circular N° 013-2015-BCRP, emitida por el Banco Central de Reserva del Perú, o cualquier otra que la modifique, y adicionalmente las que la sustituyan, en el extremo en que incorporen nuevas instituciones.
- (iv) cualquier otra institución financiera internacional aprobada por el CONCEDENTE que tenga una clasificación de riesgo no menor a la calificación de la deuda soberana peruana correspondiente a moneda extranjera y de largo plazo, asignada por una entidad calificadora de riesgo internacional de reconocido prestigio aceptada por la Superintendencia de Mercado de Valores (SMV).
- (v) cualquier institución financiera nacional con una calificación de riesgo local no menor de "A", evaluada por una empresa clasificadora de riesgo nacional debidamente autorizada por la Superintendencia de Mercado de Valores (SMV).
- (vi) todos los inversionistas institucionales así considerados por las normas legales vigentes (tales como las Administradoras de Fondos de Pensiones – AFP) que adquieran directa o indirectamente cualquier tipo de valor mobiliario emitido por: i) el CONCESIONARIO, ii) un patrimonio fideicometido, fondo de inversión o sociedad tituladora que adquiera derechos y/o activos derivados del Contrato de Concesión.
- (vii) cualquier persona natural o jurídica que adquiera directa o indirectamente cualquier tipo de valor mobiliario o instrumento de deuda emitido por el CONCESIONARIO, mediante oferta pública o privada, o a través de patrimonio fideicometido, fondos de inversión o sociedad tituladora constituida en el Perú o en el extranjero.

Sólo para el caso de la estructuración de este tipo de operaciones, deberá contemplarse que el representante de los obligacionistas que actúe en representación de las futuras personas que adquirirán dichos valores o instrumentos, tendrá temporalmente el calificativo de Acreedor Permitido e inicialmente será el encargado de presentar el Anexo 3, para ello deberá cumplir, cuando corresponda, los requisitos indicados en los Numerales (i) a (vii) precedentes. Dicho calificativo se extinguirá con la correspondiente colocación financiera y proceder con el correspondiente reemplazo del Anexo 3 que será suscrito por representante de los obligacionistas designado conforme a lo establecido en el Artículo 87, 88 y 92 de la Ley del Mercado de Valores y según poderes emitidos por los adquirentes a favor del mismo.

Los Acreedores Permitidos no deberán tener vinculación económica con el CONCESIONARIO de conformidad con lo indicado en la Resolución CONASEV N°



090-2005-EF.10, modificada por la Resolución CONASEV N° 005-2006-EF/94.10, o norma que la sustituya.

En caso se trate de valores mobiliarios, los Acreedores Permitidos deberán estar representados por el representante de los obligacionistas (según lo establecido en el Artículo 87 de la Ley del Mercado de Valores y Artículo 325 de la Ley General de Sociedades), los cuales deberán cumplir con los requisitos indicados en los Numerales i) a vii) precedentes.

En caso de operaciones de Endeudamiento Garantizado Permitido, los Acreedores Permitidos podrán estar representados por un Agente Administrativo o Agente de Garantías, el cual deberá encontrarse en alguno de los supuestos indicados en los Numerales (i) a (v) precedentes. Para tales efectos se considera:

"Agente de Garantías". persona especializada cuya función será la de administrar los contratos de garantías que el CONCESIONARIO haya otorgado en respaldo de las operaciones de Endeudamiento Garantizado Permitido, ejecutar las garantías por orden y cuenta de los Acreedores Permitidos, y recuperar los montos de la ejecución para ser distribuidos entre los Acreedores Permitidos.

"Agente Administrativo". Persona especializada cuya función será la de administrar y hacer el seguimiento al cumplimiento de las obligaciones y compromisos establecidos en los contratos de Endeudamiento Garantizado Permitido, así como ejercer la representación de los Acreedores Permitidos..

Los Acreedores Permitidos deberán contar con la autorización del CONCEDENTE para acreditar tal condición, cumpliendo con presentar previamente la declaración contenida en el Anexo 3 ante el CONCEDENTE para su aprobación.

En caso que con posterioridad a la autorización de un Endeudamiento Garantizado Permitido, un Acreedor Permitido ceda su posición contractual, total o parcialmente, en dicho Endeudamiento Garantizado Permitido a un tercero que no hubiera sido acreditado como Acreedor Permitido, dicho tercero previamente deberá presentar el Anexo 3 al CONCEDENTE y ser calificado como tal.

- Acta de Aceptación de las Obras

Es el documento suscrito por el CONCEDENTE y el CONCESIONARIO, en su calidad de Partes, al momento de la culminación satisfactoria de las Obras de cada tramo, según corresponda, mediante el cual se deja constancia de la fecha de recepción así como la conformidad de las Obras ejecutadas.

Adicionalmente, el Regulador suscribirá dicha acta en ejercicio de su función supervisora.

- Acta de Aceptación de Inversiones Obligatorias

Es el documento suscrito por el CONCEDENTE y el CONCESIONARIO, en su calidad de Partes del contrato de concesión, a la culminación de la Puesta en Operación Comercial de todo el Proyecto, conforme a la Cláusula 6.67 del presente Contrato, mediante el cual se deja constancia de la integración de las Inversiones Obligatorias.

Adicionalmente, el Regulador suscribirá dicha acta en ejercicio de su función supervisora.



- **Acta de Aceptación del Material Rodante Adquirido**
Es el documento suscrito por el CONCEDENTE y el CONCESIONARIO, en su calidad de Partes del contrato de concesión, a la culminación de la Puesta en Operación Comercial del Tramo 1 conforme a la Cláusula 6.67 del presente Contrato, mediante el cual se deja constancia de la fecha de recepción así como la conformidad respecto a la provisión de Material Rodante.

Adicionalmente, el Regulador suscribirá dicha acta en ejercicio de su función supervisora.

- **Acta de Aceptación de Material Rodante Existente**
Son los documentos suscritos por el CONCEDENTE y el CONCESIONARIO, en su calidad de Partes del contrato de concesión, una vez culminadas las intervenciones al Material Rodante Existente, conforme a lo establecido en el literal a) de la Cláusula 6.43 y en el Anexo 6 del presente Contrato.

Adicionalmente, el Regulador suscribirá dicha acta en ejercicio de su función supervisora.

- **Acta de Conformidad de Operación**
Es el documento suscrito por el CONCEDENTE y el CONCESIONARIO, en su calidad de Partes del contrato de concesión, para culminar la Puesta en Operación Comercial del Tramo 1, mediante el cual se deja constancia del funcionamiento y la integración de las correspondientes Inversiones Obligatorias, así como el cumplimiento de los Niveles de Servicio establecidos en el Anexo N° 7 del presente Contrato y la correcta operación de los Bienes de la Concesión.

Adicionalmente, el Regulador suscribirá dicha acta en ejercicio de su función supervisora.

- **Acta Integral de Entrega de los Bienes**
Es el documento suscrito por el CONCEDENTE y el CONCESIONARIO, mediante el cual se deja constancia que el CONCESIONARIO ha tomado posesión de la totalidad de los Bienes de la Concesión, en el estado en el cual éstos se encuentran y que serán destinados a la Concesión, a efectos que el CONCESIONARIO ejecute las Obras, cumpla con la Provisión de Material Rodante correspondiente y brinde los Servicios de Transporte Ferroviario

Adicionalmente, el Regulador suscribirá dicha acta en ejercicio de su función supervisora.

- **Acta de Pruebas de Puesta en Marcha**
Son los documentos suscritos por el CONCEDENTE y el CONCESIONARIO, para la culminación de las Pruebas de Puesta en Marcha de cada Tramo, mediante la cual se deja constancia del funcionamiento, operatividad e integración del Material Rodante y las Obras y demás equipos que componen el Sistema Ferroviario.

La suscripción de esta acta constituye uno de los requisitos para el inicio de la Puesta en Operación Comercial correspondiente.

Adicionalmente, el Regulador suscribirá dicha acta en ejercicio de su función supervisora.



- **Acta de Reversión de los Bienes**
Es el documento suscrito por el CONCEDENTE y el CONCESIONARIO, mediante el cual se deja constancia de la entrega en favor del CONCEDENTE de los Bienes de la Concesión, cuando se producen principalmente las siguientes situaciones: a) la Caducidad de la Concesión; b) la entrega de bienes obsoletos o desfasados o inutilizables que no permiten alcanzar los objetivos del Contrato en virtud de lo dispuesto en la Sección V; o c) la solicitud de devolución de los Bienes Históricos por parte del CONCEDENTE.
- **Adjudicatario**
Es el Postor favorecido con la adjudicación de la Buena Pro del Concurso.
- **Agencia de Promoción de la Inversión Privada – PROINVERSION**
Es el organismo público ejecutor adscrito al sector Economía y Finanzas, con personería jurídica, autonomía técnica, funcional, administrativa, económica y financiera a que se refiere la Ley N° 28660 y el Decreto Supremo N° 034-2008-PCM, el Reglamento de Organización y Funciones de PROINVERSION aprobado mediante Resolución Ministerial N° 083-2013-EF/10, facultado, entre otras funciones, de promover la inversión privada en obras públicas de infraestructura y de servicios públicos, así como en activos, proyectos y empresas del Estado y demás actividades estatales, con arreglo a las Leyes y Disposiciones Aplicables.
- **Año Calendario**
Significa el periodo de doce (12) meses comprendido entre el 01 de enero y el 31 de diciembre, ambas fechas inclusive.
- **Año(s) de la Concesión**
Es cada período de doce (12) meses, del 01 de enero al 31 de diciembre, con excepción del primer Año de la Concesión, el mismo que comenzará en la Fecha de Cierre y terminará el 31 de diciembre del mismo año.

El último Año de la Concesión, comenzará el 01 de enero y terminará en la Fecha en que ocurra el aniversario correspondiente a la Fecha de Cierre.

El número de Años de la Concesión deberá corresponder al total de Años de la Concesión sumadas las prórrogas que le hayan sido otorgadas, de ser el caso.

- **Área de la Concesión**
Es la superficie de terreno donde se encuentra la Infraestructura Ferroviaria con todas las instalaciones e inmuebles descritos en el Anexo 8 del presente Contrato y las que sean incorporadas durante el plazo de la Concesión. Estas serán entregadas, en uno o varios actos, al CONCESIONARIO por el CONCEDENTE para la ejecución de las Obras y la Explotación por efectos de la Concesión.
- **Asesor Ferroviario:**
Es aquella persona jurídica con experiencia en diseño de proyectos ferroviarios para el transporte de pasajeros y mercancías, que participará en la elaboración de los EDIs de Obra y de Material Rodante, la Integración del Proyecto a efectos de alcanzar los Niveles de Servicio, la elaboración del POA y del PEO, entre otros.
- **Asesor Independiente de Seguridad**
Es el asesor contratado por el Regulador que realizará la certificación de seguridad progresiva y final de las Inversiones Obligatorias.



- **Autoridad Ambiental Competente**
Es la autoridad sectorial nacional, con competencia en materia de evaluación de impacto ambiental, que para el sector transportes tiene la función la Dirección General de Asuntos Socio Ambientales.

En el marco de la Ley N° 29968, Ley de Creación del Servicio Nacional de Certificación Ambiental para las Inversiones Sostenibles (SENACE), y sus modificaciones, el SENACE constituye autoridad ambiental competente en materia de certificación ambiental, para aquellos sectores que hayan culminado el correspondiente proceso de transferencia de funciones y competencias sectoriales.

- **Autoridad Gubernamental**
Es cualquier gobierno o autoridad nacional, regional, departamental, provincial o municipal, o cualquiera de sus dependencias o agencias, Reguladoras o administrativas, o cualquier entidad u organismo del Estado de la República del Perú que conforme a ley ejerza poderes ejecutivos, legislativos o judiciales, o que pertenezca a cualquiera de los gobiernos, autoridades o instituciones anteriormente citadas, con competencias sobre las personas o materias en cuestión.

- **Banco Extranjero de Primera Categoría**
Son las entidades financieras reconocidas en el Perú y autorizadas a emitir cartas fianzas para efectos del presente Contrato conforme a la Circular N° 013-2015-BCRP, publicada en el Diario Oficial El Peruano el día 23 de marzo de 2015, emitida por el Banco Central de Reserva del Perú, o cualquier otra circular que la modifique.

- **Bases**
Es el documento, que incorpora los formularios, anexos, apéndices y las circulares emitidas por el Comité de PROINVERSIÓN en Proyectos de Infraestructura Vial, Infraestructura Ferroviaria e Infraestructura Aeroportuaria – PRO INTEGRACIÓN, que fijó los términos bajo los cuales se desarrolló el Concurso.

- **Bienes de la Concesión**
Son los bienes que se encuentran afectados a la Concesión. Entre ellos:
 - i) todos los bienes de propiedad del CONCEDENTE que se entregan al CONCESIONARIO para su Explotación; por ejemplo el Área de la Concesión, los Bienes Históricos, los Bienes Monumentales, el Material Rodante Existente, entre otros;
 - ii) los bienes adquiridos como parte de las Inversiones Obligatorias indicadas en el Anexo N° 6;
 - iii) los bienes inmuebles resultado de las obras civiles y edificaciones en general dentro del Área de la Concesión que hubieren sido construidos por el CONCESIONARIO durante la vigencia de la Concesión, así como;
 - iv) todos los bienes muebles o inmuebles que de una u otra forma se incorporen a la Concesión, entre ellos, los talleres, patio de máquinas, paraderos, estaciones, Material Rodante, equipos y maquinarias, repuestos, instalaciones y equipos de telecomunicaciones e Infraestructura Ferroviaria.
 - v) los derechos que bajo cualquier título faculden y/o autoricen el uso o explotación de otros bienes o tecnologías. Se consideran incluidos dentro de los Bienes de la Concesión todos los derechos sobre los sistemas operativos, software, know-how y sus respectivas licencias y permisos utilizados por el CONCESIONARIO en la explotación de los Bienes de la Concesión.

Dichos bienes son esenciales para la prestación del servicio, y serán entregados o devueltos, según corresponda, al CONCEDENTE al término de la Concesión.



- **Bienes del Concesionario**
Son todos los bienes construidos, adquiridos o implementados por el CONCESIONARIO, con sus propios recursos, destinados a la prestación de servicios distintos al Servicio Obligatorio, sin demandar recursos o cofinanciamiento por parte del CONCEDENTE. Estos bienes son distintos a los Bienes de la Concesión, y están sometidos a las reglas del Contrato y/o en las Leyes Aplicables. Dichos bienes permanecerán en propiedad o posesión del CONCESIONARIO al término de la Concesión, a excepción de los bienes que no puedan ser removidos o cuya remoción cause disminución en el valor de los Bienes de la Concesión.
- **Bienes Históricos**
Son los bienes muebles que se encuentran detallados en el Anexo 8, que serán entregados al CONCESIONARIO a la Toma de Posesión para su conservación siguiendo los lineamientos especificados por el CONCEDENTE en el referido anexo durante el plazo de la Concesión, salvo que el CONCEDENTE solicite su devolución en un plazo menor.
- **Bien Inutilizable**
Es el Bien de la Concesión, no obsoleto, que cumple con los Especificaciones Técnicas Básicas detallados en el Anexo 6 pero que ha dejado de ser útil para los fines de la presente Concesión.
- **Bienes Monumentales**
Son los bienes inmuebles que han sido declarados Monumento por el Ministerio de Cultura y que forman parte de los Bienes de la Concesión, detallados en el Anexo 8, que serán entregados al CONCESIONARIO a la Toma de Posesión para su Explotación.
- **Bien Obsoleto**
Es el Bien de la Concesión que, debido a su antigüedad y/o desfase tecnológico, evidencia falta de capacidad, o resulta difícil de mantener o reparar por haber sido discontinuada su vigencia en el mercado.
- **Buenas Prácticas de Ingeniería y Construcción**
Significa el ejercicio de un grado de conocimientos, habilidad, diligencia y prudencia que corresponden a expertos en ingeniería y construcción, capaces y experimentados, dedicados a realizar proyectos similares al proyecto materia de este Contrato, aplicando los estándares aceptados a nivel nacional e internacional en la construcción, equipamiento y operación.
- **Caducidad de la Concesión**
Consiste en la extinción de la Concesión, por las causales previstas en el Contrato de Concesión o en las Leyes y Disposiciones Aplicables.
- **Certificado de Avance de Obra o CAO**
Es el certificado a través del cual el Regulador otorga la conformidad al avance de las Inversiones Obligatorias, luego de la verificación de la culminación del Hito conforme al Anexo 5, y se emitirá según los modelos establecidos en los Apéndices 4 y 5 del Anexo 5.
- **Cofinanciamiento**
Es la subvención económica, con carácter no reembolsable que efectúa el CONCEDENTE, y que tiene por objeto remunerar al CONCESIONARIO por las



Inversiones Obligatorias, y la operación y Mantenimiento de la Concesión, con la finalidad de hacer sostenible económicamente el Proyecto.

- **Comité**
Es el Comité de PROINVERSIÓN en Proyectos de Infraestructura Vial, Infraestructura Ferroviaria e Infraestructura Aeroportuaria – PRO INTEGRACIÓN, constituido mediante la Resolución Suprema N° 050-2014-EF, del 14 de setiembre de 2014 y la Resolución Suprema N° 026-2015-EF, del 31 de mayo de 2015, encargado del presente Concurso.
- **CONCEDENTE**
Es el Estado de la República del Perú que actúa representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC).

Asimismo, el CONCEDENTE, directamente o a través de una empresa o empresas de reconocido prestigio, tendrá a su cargo la supervisión y fiscalización de la prestación de los Servicios de Transporte Ferroviario según lo previsto en la Sección IX y el Anexo N° 7 de Niveles de Servicio del presente Contrato.

- **Concesión**
Es la relación jurídica de derecho público que se establece entre el CONCEDENTE y el CONCESIONARIO a partir de la Fecha de Cierre, mediante la cual el CONCEDENTE otorga al CONCESIONARIO el derecho al aprovechamiento económico de los Bienes de la Concesión durante el plazo de vigencia de la misma.
- **CONCESIONARIO**
Es la persona jurídica constituida por el Adjudicatario que suscribe el Contrato de Concesión con el CONCEDENTE, con domicilio legal en la ciudad de Lima Perú, cuyo objeto social único consiste en desarrollar el Proyecto.
- **Concurso de Proyectos Integrales o Concurso**
Es el proceso de selección conducido por PROINVERSIÓN y regulado por las Bases para la entrega en Concesión al sector privado del Ferrocarril Huancayo – Huancavelica, y respecto del cual se adjudicó la buena pro al Adjudicatario.
- **Constructor**
Es la Persona o Personas o Consorcio que han acreditado la capacidad técnica correspondiente al diseño y la ejecución de las Obras de acuerdo a lo establecido en las Bases.

Asimismo, el Constructor participará en la Concesión a través de la suscripción de un Contrato de Construcción, sea o no un accionista o participacionista del CONCESIONARIO.

Contrato de Acceso

Es el contrato celebrado entre el CONCESIONARIO y cualquier Operador Ferroviario para la prestación de Servicios de Transporte Ferroviario, que se registrará conforme a lo establecido en el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público vigente a la fecha o norma posterior que lo modifique o sustituya. Asimismo registrará las relaciones entre ambos, regulando los derechos y obligaciones de cada uno de ellos, las características y condiciones de los mismos.

Dicho contrato deberá contemplar horarios diferentes a los establecidos para los Servicios Obligatorios.



- **Contrato de Asesoría Ferroviaria**
Es el contrato que será celebrado entre el Concesionario y el Asesor Ferroviario. La celebración de este contrato no limitará las responsabilidades del Concesionario.
- **Contrato de Asistencia Técnica en Operación**
En caso corresponda, es el contrato que será celebrado entre el Concesionario, el Operador y el Asesor Técnico en Operación para que este último asista al Operador y participe en la organización, operación y mantenimiento de la Concesión. La celebración de este contrato no limitará las responsabilidades del CONCESIONARIO.
- **Contrato de Concesión o Contrato**
Es el presente Contrato incluyendo sus anexos y apéndices, celebrado entre el CONCESIONARIO y el CONCEDENTE, el mismo que rige las relaciones entre las Partes.
- **Contrato de Construcción**
Es el contrato que será celebrado entre el CONCESIONARIO y el Constructor para que éste último se haga cargo, por cuenta del CONCESIONARIO, del diseño y la ejecución de las Obras, así como aquellas otras actividades relacionadas con la Integración que el CONCESIONARIO juzgue necesarias. La celebración del Contrato de Construcción no limitará las responsabilidades del CONCESIONARIO.
- **Contrato de Operación**
Es el contrato a ser celebrado entre el CONCESIONARIO y el Operador para prestar los Servicios Obligatorios, el mismo que rige las relaciones entre ambos, regulando los derechos y obligaciones de cada uno de ellos, las características y condiciones del Servicio de Transporte Ferroviario, incluyendo plazos y garantías. Dicho contrato tiene la naturaleza de Contrato de Acceso a la Vía Férrea, de acuerdo al literal a) del artículo 109° del Reglamento Nacional de Ferrocarriles, cumpliendo con lo dispuesto por el artículo 35 del Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 014-2003-CD-OSITRAN y sus modificatorias. La celebración de este contrato no limitará las responsabilidades del CONCESIONARIO.
- **Contrato de Provisión de Material Rodante**
Es el contrato que será celebrado entre el CONCESIONARIO y el Proveedor de Material Rodante para que este último se haga cargo de la provisión, montaje, y Pruebas de Puesta en Marcha del Material Rodante. Asimismo, el Proveedor de Material Rodante garantizará el suministro de repuestos del Material Rodante Adquirido, durante el plazo de la Concesión. La celebración de este contrato no limitará las responsabilidades del CONCESIONARIO.
- **Control Efectivo**
Se entiende que una persona natural o jurídica ostenta o está sujeta al Control Efectivo de otra persona jurídica o natural en los casos previstos en la Resolución CONASEV N° 090-2005-EF-94.10, modificada con la Resolución CONASEV N° 005-2006-EF/94.10 o norma que la sustituya.
- **Controversia Técnica**
Controversia que versa sobre un hecho o acto concreto, cuya dirimencia o resolución depende de la exclusiva aplicación de reglas, criterios, conceptos y/o parámetros de carácter estrictamente técnicos, científicos y/o artísticos.



- **Controversia no Técnica**
Cualquier controversia que no sea considerada Controversia Técnica.
- **Día (s)**
Son los días hábiles, es decir, que no sean sábado, domingo o feriado no laborable en la ciudad de Lima. También se entienden como feriados los días en que los bancos en la ciudad de Lima no se encuentran obligados a atender al público, así como los feriados regionales (Junín y Huancavelica) por disposición de la Autoridad Gubernamental.
- **Días Calendario**
Son los días hábiles, no hábiles y feriados.
- **Dólar(es) o US\$**
Es la moneda o el signo monetario de curso legal en los Estados Unidos de América.
- **DMU**
Es una unidad múltiple diésel (DMU, por sus siglas en inglés) formada por coches de pasajeros autopropulsadas por uno o más motores diésel.
- **Emergencias Ferroviarias**
Son eventos súbitos e imprevistos que dañan los Bienes de la Concesión, obstaculizando o impidiendo la prestación del Servicio de Transporte Ferroviario por (i) causas de Fuerza Mayor o caso fortuito no imputables al CONCESIONARIO, (ii) derrumbes y/o huaycos, y (iii) causas imputables al CONCESIONARIO, y que obstaculizan o impiden la prestación del Servicio de Transporte Ferroviario.

En el caso de lo descrito en el numeral (i), se procederá conforme a lo descrito en la Sección XVII y serán cubiertos por los seguros establecidos en la Sección XII.

En el caso de lo descrito en el numeral (ii), se procederá conforme a lo señalado en la Sección VIII.

En el caso de lo descrito en el numeral (iii), se procederá conforme a lo señalado en la Sección IX.

- **Emergencia Ferroviaria por Derrumbe y/o Huayco**
Es aquel evento aislado, localizado e imprevisible causado por derrumbe y/o huayco, que obstaculiza y/o daña la Infraestructura Ferroviaria impidiendo la prestación del Servicio de Transporte Ferroviario, y cuya remoción implica movimiento de tierras superiores a doscientos metros cúbicos (200m³) por evento (no acumulable) o que ocasionen el desplazamiento del trazado, pudiendo generar nuevas adquisiciones de predios a cargo del CONCEDENTE, conforme a lo descrito en la Cláusula 8.8 y siguientes del presente Contrato. Se mantendrá el estado de Emergencia Ferroviaria por Derrumbe y/o Huayco hasta el restablecimiento de los Niveles de Servicio establecidos en el Anexo N° 7 del presente Contrato.



Empresa Afiliada

Una empresa será considerada afiliada a otra empresa cuando el Control Efectivo de tales empresas lo ejerza una misma Empresa Matriz.

- **Empresas Bancarias**
Son aquellas empresas nacionales así definidas conforme a la Ley N° 26702, Ley General del Sistema Financiero y del Sistema de Seguros y Orgánica de la

Superintendencia de Banca y Seguros, a que se refiere el Anexo 2, Apéndice 1 de las Bases.

- **Empresa Matriz**

Es aquella empresa que posee el Control Efectivo de otra. También está considerada en esta definición aquella empresa que posee el Control Efectivo de una Empresa Matriz, tal como ésta ha sido definida, y así sucesivamente.

- **Empresa Subsidiaria**

Es aquella empresa cuyo Control Efectivo es ejercido por otra empresa.

- **Empresa Vinculada**

Es cualquier Empresa Afiliada, o Subsidiaria o Matriz entre sí.

- **Endeudamiento Garantizado Permitido**

Consiste en el endeudamiento por concepto de operaciones de financiamiento o crédito, emisión de valores mobiliarios y/o préstamo de dinero de cualquier Acreedor Permitido bajo cualquier modalidad, cuyos fondos serán destinados al cumplimiento del objeto de este Contrato, incluyendo cualquier renovación, reprogramación o refinanciamiento de tal endeudamiento.

- **Entidad Financiera Multilateral**

Es aquella entidad financiera internacional que se encuentra conformada por varios Estados y cuya misión es promover el desarrollo sostenible de sus países miembros a través del financiamiento crediticio.

- **Equipamiento**

Se encuentra referido a las instalaciones mecánicas, eléctricas, electromecánicas y electrónicas, de manera enunciativa: (i) Para Estaciones de pasajeros y mercancías: sistemas de ventilación, climatización, extracción de humos contra incendios, hídrico sanitario, detección de incendios, de iluminación, antirrobo, control de pasajeros y mercancías, entre otros; (ii) Para la vía férrea y Puesto de control de operaciones: sistemas de señalización, telecomunicaciones, mando centralizado de control, y de seguridad; y (iii) Para el Patio – Taller: grúas pórtico, grúas mecánicas, torno de fosa, taladros y tornos verticales, máquinas soldadoras, máquinas de retiro y colocación de ruedas ferroviarias, herramientas manuales, entre otros, que servirán para dar mantenimiento y reparación a los DMU, coches, locomotoras y carros ferroviarios (bodegas, tanques de combustible, planas y otros).

- **Equipos y Vehículos Ferroviarios de Trabajo**

Vehículos ferroviarios o de uso mixto riel – carretera, que se utilizan para trabajo de construcción, mantenimiento, mejoramiento, rehabilitación, inspección de la Infraestructura Ferroviaria y labores de salvamento.

- **Error de Diseño**

Es el error intelectual originado en el(los) EDI(s). Entendiéndose por diseño al conjunto de operaciones intelectuales que, en función del objetivo perseguido, conducen a la definición: (i) del conjunto y de las partes de las Obras y el Material Rodante que responden a este objetivo, así como de las obras auxiliares o provisionales necesarias para su realización, (ii) de los métodos de ejecución de las obras, (iii) de la selección de insumos y materiales para su realización. Los errores de cálculo, diseño o constructivo de las Inversiones Obligatorias, serán de cargo y costo del CONCESIONARIO y sobre ello no se trasladará responsabilidad al CONCEDENTE, conforme a lo establecido en la Sección VI del presente Contrato.



- **Especificaciones Técnicas Básicas**
Son los requerimientos técnicos mínimos necesarios para realizar las Inversiones Obligatorias que deberán ser cumplidas por el CONCESIONARIO y que se desarrollan en el Anexo 6.
- **Estándares de Mantenimiento y Seguridad Ferroviaria**
Son aquellos que se detallan en el Anexo 6 de este Contrato.
- **Estudio Definitivo de Ingeniería (EDI)**
Es el documento técnico elaborado por el CONCESIONARIO donde se establecen los detalles de diseño de ingeniería del Proyecto "Rehabilitación del Ferrocarril Huancayo – Huancavelica" y que contiene como mínimo, y según corresponda, lo indicado en el Anexo N° 6.
- **Estudio de Impacto Ambiental Semidetallado (EIA-sd)**
Es el instrumento de gestión ambiental que será elaborado por el CONCESIONARIO y aprobado por la Autoridad Ambiental Competente, que incluye la ejecución de Inversiones Obligatorias, Explotación y Conservación, y que prevé la generación de impactos ambientales negativos y mitigación de los mismos. Asimismo, establece la estrategia ambiental mínima que considera los mecanismos y acciones para la implementación de las actividades de mitigación y compromisos que el CONCESIONARIO está obligado a cumplir durante el periodo de Concesión.
- **Etapa Integral**
Es el periodo de la Explotación que se inicia con la suscripción del Acta de Aceptación de las Inversiones Obligatorias, durante la cual el CONCESIONARIO garantizará la prestación de los Servicios Obligatorios cumpliendo los Niveles de Servicio descritos en el Apéndice 3 del Anexo N° 7.
- **Etapa Transitoria**
Es el periodo inicial de la Explotación comprendido entre la Toma de Posesión y la suscripción del Acta de Aceptación de las Inversiones Obligatorias, durante la cual el CONCESIONARIO realizará la ejecución de Inversiones Obligatorias y garantizará la prestación de los Servicios Obligatorios cumpliendo los Niveles de Servicio descritos en el Apéndice 3 del Anexo N° 7.
- **Evaluación Ambiental Preliminar (EVAP)**
Estudio ambiental aprobado mediante Resolución Directoral N° 329-2015-MTC/16 que asignó la Categoría II – Estudio de Impacto Ambiental Semidetallado (EIA-sd) al Proyecto, y aprobó los Términos de Referencia para la elaboración del referido instrumento de gestión ambiental.



Evento Geológico

Es el reconocimiento de una situación geológica, geotécnica e hidrogeológica concreta, extraordinaria e imprevisible que resulte crítica para la ejecución de las Obras, no identificada en el Proyecto Referencial.

Explotación

La explotación comprende el aprovechamiento de los Bienes de la Concesión, la prestación de los Servicios de Transporte Ferroviario que este Contrato autoriza al CONCESIONARIO a desarrollar directa o indirectamente a través del Operador y/u Operadores Ferroviarios, los Servicios Complementarios, la administración y el Mantenimiento de la Infraestructura Ferroviaria, Material Rodante, entre otros, así

como el derecho a cobrar por dichos servicios, según corresponda, de acuerdo a lo establecido en el presente Contrato y las Leyes y Disposiciones Aplicables.

La Explotación está comprendida por la Etapa Transitoria y la Etapa Integral.

- **Fecha de Cierre**
Es el día en que se suscribe el Contrato de Concesión entre el CONCESIONARIO y el CONCEDENTE.
- **Fideicomiso de Administración o Fideicomiso**
Es el fondo constituido por el CONCESIONARIO, cuyo patrimonio fideicometido estará conformado, entre otros recursos, por los recursos provenientes de la prestación del Servicios Obligatorios y el Cofinanciamiento, respectivamente, que tendrá como objeto la administración de estos recursos para garantizar el adecuado y oportuno cumplimiento de las obligaciones derivadas del presente Contrato. Se regula conforme a lo establecido en el Anexo 5. El contrato de fideicomiso correspondiente será celebrado entre el CONCESIONARIO, el CONCEDENTE y una empresa autorizada a desempeñarse como fiduciaria conforme a las Leyes y Disposiciones Aplicables.
- **Fiduciario**
Es la entidad encargada de administrar el Fideicomiso de Administración.
- **Fuerza Mayor o caso fortuito**
Es la causa no imputable, consistente en un evento extraordinario, imprevisible e irresistible, que impide la ejecución de una obligación o determina su cumplimiento parcial, tardío o defectuoso, regulada en la Sección XVII del presente Contrato.
- **Garantía Bancaria**
El término Garantía Bancaria abarca a las garantías que otorgan las instituciones bancarias y financieras, incluyendo la carta fianza y la carta de crédito stand-by letter. Las Garantías Bancarias deberán ser solidarias, irrevocables, incondicionales y de realización automática, sin beneficio de excusión, ni división, debiendo ajustarse fielmente al modelo señalado en el Anexo 4 del presente Contrato.
- **Garantía de Fiel Cumplimiento de Contrato de Concesión**
Es la carta fianza emitida por una Empresa Bancaria, o por un Banco Extranjero de Primera Categoría, debidamente confirmada por una Empresa Bancaria del sistema financiero nacional; o una fianza emitida por una Empresa de Seguros otorgada a favor del CONCEDENTE, que deberá presentar el CONCESIONARIO en la Fecha de Cierre para garantizar el cumplimiento de todas las obligaciones contractuales, conforme a lo dispuesto en la Cláusula 11.2. y en los Apéndices 1 y 2 del Anexo N° 2 de las Bases.
- **Grupo Económico**
Es el conjunto de personas jurídicas, cualquiera sea su actividad u objeto social, que están sujetas al control de una misma persona natural o de un mismo conjunto de personas naturales, conforme a las definiciones contenidas en la Resolución de CONASEV N° 090-2005-EF-94.10, o norma que la modifique o sustituya.
- **Hito**
Es el porcentaje de avance de las Inversiones Obligatorias, verificado por el Regulador en función a los EDI aprobados por el CONCEDENTE, y que cuenta con opinión técnica del Regulador.



- **Hito de Obra**
Es el conjunto de partidas de las Obras propuestas por el CONCESIONARIO en los EDI de Obras, cuya ejecución permitirá el inicio de la operación de cada Tramo.

Cada Hito de Obra deberá ser de al menos de un importe equivalente al 10% de las Inversiones Obligatorias de cada Tramo, según corresponda.
- **Hito de Finalización de Inversiones Obligatorias**
Es el conjunto de actividades y partidas, cuya ejecución permitirá la culminación definitiva de las Inversiones Obligatorias.
- **Hito de Material Rodante Adquirido**
Es el conjunto de partidas que han sido agrupadas con el fin de controlar su provisión garantizar las Pruebas de Puesta en Marcha, la Puesta en Operación Comercial y facilitar el pago al CONCESIONARIO del Material Rodante Adquirido, a fin de ofrecer los Servicios Ferroviarios en la Explotación.
- **Hito de Material Rodante Existente**
Es el conjunto de partidas que han sido agrupadas con el fin de controlar el repotenciamiento y prestación de los Servicios de Transporte Ferroviario en la Etapa Transitoria, sobre el Material Rodante Existente.
- **Horario de Trenes**
Documento que emite el CONCESIONARIO con las disposiciones para el movimiento de los Trenes Ordinarios en la Vía Férrea Principal y Ramales Ferroviarios; para la prestación de los Servicios de Transporte Ferroviario a cargo del Operador y de los Operadores Ferroviarios, en caso corresponda, y que contiene los itinerarios clasificados con instrucciones especiales.
- **IGV**
Es el Impuesto General a las Ventas a que se refiere el Decreto Supremo N° 055-99-EF, Texto Único Ordenado de la Ley del Impuesto General a las Ventas e Impuesto Selectivo al Consumo, o norma que lo sustituya, así como el Impuesto de Promoción Municipal a que se refiere el Decreto Supremo N° 156-2004-EF, Texto Único Ordenado de la Ley de Tributación Municipal, o normas que los sustituyan.
- **Inicio de la Explotación**
Se dará inicio a la Explotación a partir de la Toma de Posesión, y con ello comenzará la Etapa Transitoria.
- **Informe de Culminación del Hito de Material Rodante**
Corresponde al informe que deberá presentar el CONCESIONARIO para la aprobación del Hito de Material Rodante por parte del CONCEDENTE y emisión del CAO_MR.
- **Informe de Culminación del Hito de Obras**
Corresponde al informe que deberá presentar el CONCESIONARIO para la aprobación del Hito de Obras por parte del CONCEDENTE y emisión del CAO_Obras.
- **Informe de Liquidación de Cofinanciamiento**
Corresponde al reporte que deberá presentar el CONCESIONARIO al CONCEDENTE, con copia al Regulador, de manera trimestral a efectos que el CONCEDENTE pueda autorizar el pago del Cofinanciamiento



- **Infraestructura Ferroviaria**
Comprende la Vía Férrea principal, desvíos, ramales, obras de arte (alcantarillas, túneles, puentes, muros) sistema de drenaje, las estaciones y andenes, paraderos, los sistemas y elementos de señalización y comunicaciones, patios de maniobras y otros desvíos, terrenos y demás instalaciones que permitan la operación de trenes, el abordaje y descenso de los pasajeros y la manipulación de la carga. Esta definición no se limita a los bienes existentes en la Fecha de Cierre, sino que calificarán como tal todos aquellos que cuenten con esas características y se incorporen a la Concesión, tal y como ésta se define en el Contrato de Concesión.
- **Instrumentos de Gestión Ambiental**
Son mecanismos orientados a la ejecución de la política nacional ambiental, sobre la base de los principios establecidos en la Ley N° 28611, Ley General del Ambiente, y sus normas complementarias, reglamentarias y modificatorias. En tal sentido, constituyen medios operativos que son diseñados, normados y aplicados con carácter funcional o complementario, para efectivizar el cumplimiento de la política nacional y las normas ambientales que rigen en el país.
- **Interferencias**
Son aquellos elementos que afectan la ejecución normal de las Obras, tales como las redes de agua potable y de desagüe, canales de regadío, postes, cables o conexiones de electricidad, fibra óptica, telefonía u otros de telecomunicaciones, redes de combustible, así como aquellos indicados en el Decreto Legislativo N° 1192. Asimismo se considerará como Interferencia el hallazgo de restos arqueológicos.
- **Inventarios**
Son los inventarios elaborados y presentados conforme a los términos siguientes:
 - a) **Inventario Inicial.**- Es el listado de los Bienes de la Concesión que el **CONCEDENTE** entrega al **CONCESIONARIO** a la Fecha de Cierre, conforme al Anexo 8. .
 - b) **Inventario de Inversiones Obligatorias.**- Es el listado de las inversiones realizadas por el **CONCESIONARIO** que formarán parte de los Bienes de la Concesión, presentado por el **CONCESIONARIO** al **CONCEDENTE** y al Regulador al Inicio de la Explotación de la Concesión.
 - c) **Inventario Anual.**- Es el listado de los Bienes de la Concesión al 31 de diciembre de cada año, que será presentado por el **CONCESIONARIO** al **CONCEDENTE** y al Regulador en forma anual, antes del 30 de abril de cada Año de la Concesión, y durante todo el plazo de vigencia de la misma.
 - d) **Inventario Final.**- Es el listado de los Bienes de la Concesión a la fecha de Caducidad de la Concesión, que será elaborado por el **CONCESIONARIO** y entregado al **CONCEDENTE** y con copia al Regulador a más tardar a los 30 Días Calendario posteriores a la fecha de Caducidad.
 - e) **Inventario de Repuestos.**- Es el listado que será elaborado por el **CONCESIONARIO** y entregado al **CONCEDENTE** y con copia al Regulador a más tardar a los 30 Días Calendario posteriores a la fecha de Caducidad, con el fin de garantizar las operaciones ferroviarias por un periodo mínimo y continuo de ciento veinte (120) Días.



- **Inversiones Adicionales**
Son las inversiones cuya ejecución puede ser propuesta por cualquiera de las Partes y decidida durante el período de Concesión por el CONCEDENTE, mediante modificación contractual. Las Inversiones Adicionales deberán estar relacionadas directamente con los Niveles de Servicio que el CONCESIONARIO prestará a través del Operador, en virtud del presente Contrato y de conformidad con las Leyes y Disposiciones Aplicables, tales como adquisición de Material Rodante adicional, modificaciones y/o ampliaciones de la Infraestructura Ferroviaria existente, construcción de Ramales Ferroviarios o Prolongación Ferroviaria, entre otros.

En caso se determine la necesidad de implementarlas serán de aplicación para ellas las disposiciones contenidas en la Sección VI del presente Contrato.

- **Inversiones Obligatorias**
Son las inversiones a ser ejecutadas por el CONCESIONARIO que comprenden la elaboración de los EDI, del EIA-sd, la ejecución de las Obras y la Provisión del Material Rodante, las Pruebas de Puesta en Marcha y la Puesta en Operación Comercial, conforme a lo establecido en el Anexo 6 del presente Contrato, y a fin de alcanzar los Niveles de Servicio del Anexo 7 del presente Contrato. Una vez culminada la ejecución de Inversiones Obligatorias se suscribirá el Acta de Aceptación de Inversiones Obligatorias.
- **Leyes y Disposiciones Aplicables**
Es el conjunto de disposiciones legales que regulan y/o afectan directa o indirectamente el Contrato de Concesión. Incluyen la Constitución Política del Perú, las leyes, las normas con rango de ley, los decretos supremos, los reglamentos, directivas y resoluciones, así como cualquier otra que conforme el ordenamiento jurídico de la República del Perú y resulte aplicable, las que serán de observancia obligatoria para el presente Contrato y que comprenden a las Normas Regulatorias.
- **Libor (London Interbank Offered Rate)**
Es la tasa LIBOR a seis (06) meses informada por Reuters a hora de cierre en Londres.
- **Mantenimiento**
Es la labor destinada a conservar los Niveles de Servicio de la Infraestructura Ferroviaria o del Material Rodante de acuerdo a los Especificaciones Técnicas Básicas indicadas en el Anexo 6, según corresponda, a partir de la Toma de Posesión. Comprende las actividades preventivas, rutinarias, periódicas, correctivas, así como las reparaciones por emergencia.

Material Rodante

Son los vehículos tractivos o remolcados que circulan en la Vía Férrea, equipados con sistema de tracción y frenado, ventilación, climatización, extracción de humos contra incendios y sistema sanitario, detección de incendios, instalaciones eléctricas y de iluminación, antirrobo, entre otros, conforme lo establece el Reglamento Nacional de Ferrocarriles. Para los fines de la concesión, comprende el Material Rodante Existente y el Material Rodante Adquirido.

Material Rodante Existente

Es el Material Rodante que el CONCEDENTE le entrega al CONCESIONARIO como parte de los Bienes de la Concesión a la fecha de Toma de Posesión. Dicho Material Rodante podrá ser reconstruido, según corresponda.



- **Material Rodante Adquirido**
Es el Material Rodante que deberá ser adquirido por el CONCESIONARIO conforme a lo establecido en el presente Contrato. El CONCESIONARIO se obliga a proporcionar el Material Rodante Adquirido necesario para brindar el Servicio en las condiciones exigidas en el presente Contrato. El Material Rodante Adquirido será nuevo.
- **Niveles de Servicio**
Son las condiciones mínimas requeridas para garantizar la prestación del Servicio de Transporte Ferroviario que debe cumplir el CONCESIONARIO directamente o a través del Operador u Operadores Ferroviarios, durante la Etapa Transitoria y la Etapa Integral. Estas condiciones mínimas son las establecidas en el Anexo 7 del Contrato.
- **Obras**
Son las Obras Civiles y el Equipamiento, de conformidad a lo establecido en el Contrato.
- **Obras Civiles**
Son las Obras de Rehabilitación y reforzamiento de infraestructura tales como túneles, puentes, estaciones, paraderos, patios taller, instalaciones auxiliares, entre otros previstas en o derivadas de las Especificaciones Técnicas Básicas del Anexo 6, así como todas aquellas que sean previstas como tal en el EDI aprobado, que se ejecuten o implementen para el cumplimiento de las obligaciones del CONCESIONARIO.
- **Operador**
Es la persona jurídica, nacional o extranjera, constituida o establecida en el país, que cuente con el Permiso de Operación correspondiente emitido por el MTC, conforme a lo establecido en el Reglamento Nacional de Ferrocarriles vigente a la fecha, y que haya suscrito el Contrato de Operación y Contrato de Acceso con el CONCESIONARIO, para la prestación de los Servicios Obligatorios.
- **Operador Ferroviario**
Es la persona jurídica, nacional o extranjera, constituida o establecida en el país, que cuente con el Permiso de Operación correspondiente emitido por el MTC, conforme a lo establecido en el Reglamento Nacional de Ferrocarriles vigente a la fecha y que haya suscrito el Contrato de Acceso respectivo con el CONCESIONARIO para la prestación de servicios distintos a los Servicios Obligatorios.
- **Parte**
Es, según sea el caso, el CONCEDENTE o el CONCESIONARIO.
- **Partes**
Son, conjuntamente, el CONCEDENTE y el CONCESIONARIO.
- **Participación Mínima**
Es la participación accionaria equivalente al veinticinco por ciento (25%) del capital social suscrito y pagado del CONCESIONARIO, que el Socio Estratégico deberá tener y mantener como mínimo en el CONCESIONARIO.



- **Persona**
Es cualquier persona jurídica, nacional o extranjera, que pueda realizar actos jurídicos y asumir obligaciones en el Perú.
- **Plan de Contingencias**
De conformidad con lo establecido en el Capítulo III del Título Quinto del Reglamento Nacional de Ferrocarriles, es el documento en el cual se consigna las acciones a ser tomadas para la atención inmediata de las contingencias que pudiera poner en peligro a las personas, a los bienes y/o servicios vinculados a la actividad ferroviaria así como de su implementación.

El CONCESIONARIO elaborará y ejecutará el Plan de Contingencias conforme a lo establecido en la Ley N° 28551, Ley que establece la obligación de elaborar y presentar planes de contingencia, así como en el Anexo N° 7 y demás obligaciones del Contrato. Dicho plan forma parte del POA.

- **Plan de Conservación**
Es el documento que el CONCESIONARIO elaborará consignando los estándares y las acciones a ser tomadas para la conservación y mantenimiento de los Bienes de la Concesión, a fin de alcanzar los Niveles de Servicio establecidos en el Anexo N° 7.

Dicho plan forma parte del POA y está compuesto por el Plan de Limpieza, descritos en los Apéndices 1 y 2 del Anexo N° 7, Plan de Mantenimiento, Plan de desarrollo de la confiabilidad del Sistema Ferroviario, entre otros, de acuerdo a los lineamientos y requerimientos del presente Contrato.

- **Plan de Prestación del Servicio**
Es el documento que el CONCESIONARIO elaborará consignando los estándares internacionales de operación, seguridad y calidad que regulan la explotación del sistema ferroviario, y las acciones que implementará a fin de alcanzar los Niveles de Servicio establecidos en el Anexo N° 7 y cumplir con las obligaciones establecidas en el presente Contrato.

Dicho plan forma parte del POA y está compuesto por el plan de gestión de la calidad del servicio, plan de control de operación, plan de gestión de recaudo, entre otros, y será desarrollado conforme a los requerimientos y lineamientos establecidos en el presente Contrato.

- **Plan Estratégico de Operación (PEO)**
Es el documento quinquenal que el CONCESIONARIO elaborará para la planificación estratégica del Servicio de Transporte Ferroviario, teniendo en consideración principalmente la variación esperada de la demanda y el nivel de satisfacción del Usuario.

- **Plan de Operación Anual (POA)**
Es el documento anual que el CONCESIONARIO elaborará para planificar el Servicio de Transporte Ferroviario y que servirá como punto de referencia para la evaluación del cumplimiento de los Niveles de Servicio del Proyecto y supervisar el cumplimiento de las obligaciones establecidas en el presente Contrato.

El POA está compuesto por el Plan de Contingencias, el Plan de Seguridad, el Plan de Conservación, el Plan de Prestación del Servicio, el Reglamento Operativo Interno (ROI),



- **Plan de Seguridad**
Es el documento que el CONCESIONARIO elaborará consignando las acciones a ser tomadas para la prevención y protección frente a distintas contingencias que pudiera poner en peligro a las personas, a los bienes y/o servicios vinculados a la actividad ferroviaria.

Dicho plan forma parte del POA y está compuesto por el Plan de Seguridad y Salud Ocupacional, Plan de Seguridad de Bienes y Personas y el Plan de Seguridad Operacional, entre otros.

- **Presupuesto de Inversión**
Es el monto referencial aprobado por el CONCEDENTE, necesario para el diseño, las Obras, la Provisión de Material Rodante e Integración de las Inversiones Obligatorias de los dos (2) Tramos que asciende a y 00/100 Dólares Americanos (US\$00). Este monto no incluye el IGV.

El Presupuesto de Inversión desagregado asciende a:

Diseño:(US\$).
Obras:(US\$).
Material Rodante:(US\$).
Supervisión de Obras(US\$).
Gastos Generales, utilidades y otros(US\$).

- **Prolongación Ferroviaria**
Es la Vía Férrea que se extiende más allá de la punta de riel de la Vía Férrea entregada en Concesión.
- **Proveedor de Material Rodante**
Es la Persona que ha demostrado experiencia en la fabricación, provisión, instalación y Pruebas de Puesta en Marcha de Material Rodante, de acuerdo a lo establecido en las Bases.

Asimismo, el Proveedor de Material Rodante participará en la Concesión a través de la suscripción del Contrato de provisión de Material Rodante, sea o no un accionista o participacionista del CONCESIONARIO.

- **Proyecto**
Es la "Rehabilitación Integral del Ferrocarril Huancayo - Huancavelica".
- **Proyecto Referencial**
Es el estudio técnico del Proyecto denominado "Rehabilitación Integral del Ferrocarril Huancayo - Huancavelica" aprobado por el MTC mediante Oficio N° 485-2015-MTC/09.



- **Pruebas de Puesta en Marcha**
Son las pruebas de funcionamiento, operatividad e integración del Material Rodante y las Obras y demás equipos que componen el Sistema Ferroviario. Estas pruebas serán realizadas en vacío por el CONCESIONARIO y supervisadas por el Regulador y el CONCEDENTE, cuando el Material Rodante esté disponible para tal fin.



Las Pruebas de Puesta en Marcha se realizarán para cada Tramo y culminarán con la suscripción de la respectiva Acta de Pruebas de Puesta en Marcha.

- **Puesta en Operación Comercial**
Es el periodo en el cual el Regulador y el CONCEDENTE verificarán el funcionamiento y la integración de las Inversiones Obligatorias así como el cumplimiento de los Niveles de Servicio establecidos en el Anexo N° 7 del presente Contrato y la correcta operación de los Bienes de la Concesión. La Puesta en Operación Comercial se realizará para el Tramo 1 y para todo el Proyecto, y culminará con la suscripción de la respectiva Acta de Conformidad de Operación.
- **Ramal Ferroviario o Ramal**
Es la Vía Férrea que se deriva de la vía férrea principal y tiene kilometraje independiente.
- **Recaudación**
Son los ingresos provenientes del cobro de: (i) la Tarifa por la prestación de los Servicios Obligatorios en las frecuencias y horarios establecidos en el Contrato de Operación para la Etapa Transitoria y durante la Etapa Integral, (ii) la Tarifa por uso de vía y (iii) la Tarifa de alquiler de Material Rodante.
- **Regulador**
Es el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – OSITRAN, de acuerdo a lo dispuesto en la Ley N° 26917 y sus normas reglamentarias, complementarias y modificatorias que se encargará de la supervisión y regulación del Contrato durante todo el Plazo de la Concesión, conforme a sus competencias.

Asimismo, el Regulador, directamente o a través de una empresa o empresas de reconocido prestigio, tendrá a su cargo la supervisión y fiscalización de: i) las Inversiones Obligatorias e Inversiones Adicionales, ii) el Mantenimiento de los Bienes de la Concesión, y iii) la correcta explotación de los Bienes de la Concesión, con excepción de la prestación de los Servicios de Transporte Ferroviario. Las actividades de supervisión se desarrollarán conforme a lo previsto en el presente Contrato y sus Anexos así como las disposiciones que el Regulador implemente para dicho fin. El Regulador podrá contratar dichos servicios por separado.

- **Reglamento Operativo Interno (ROI)**
Es el documento que contiene las normas de seguridad y los procedimientos para el movimiento operativo de los trenes, así como los deberes del personal involucrado y otras normas operativas, el cual será aplicado en el ámbito de acción del Operador y el CONCESIONARIO, que deberá ser elaborado conforme al Reglamento Nacional de Ferrocarriles y a las leyes aplicables. Dicho documento formará parte del POA.



- **Retribución por Inversión (RPI)**
Es el compromiso de pago en Dólares, de naturaleza irrevocable, que recibe el CONCESIONARIO para retribuir las Inversiones Obligatorias que serán financiadas por éste.



- **Retribución por Inversión en Obras (RPI-Obras)**
Es el pago del CONCEDENTE, de naturaleza irrevocable que recibe el CONCESIONARIO para remunerar las Inversiones Obligatorias en Obras financiadas por éste.

- **Retribución por Inversión en Material Rodante (RPI-MR)**
Es el pago del CONCEDENTE de naturaleza irrevocable que recibe el CONCESIONARIO para remunerar las Inversiones Obligatorias en la Provisión de Material Rodante financiado por éste.
- **Retribución por el Mantenimiento y Operación (RPMO)**
Es el monto anual que tiene como finalidad retribuir todos los costos de operación, reposición, conservación y mantenimiento de los Bienes de la Concesión, relacionados a la prestación de los Servicios Obligatorios durante la Explotación, de acuerdo a los parámetros mínimos previstos en el presente Contrato, pagados de acuerdo a lo indicado en el Anexo 5.
- **Servicios Complementarios**
Son todos aquellos servicios, diferentes a los Servicios de Transporte Ferroviario, que exclusivamente el CONCESIONARIO puede prestar y explotar en el Área de la Concesión, los mismos que sin ser limitativos, pueden estar referidos a alquiler de áreas libres, almacenamiento, servicios turísticos y de hospedaje, autoservicio, publicidad, entre otros, cumpliendo con las Leyes y Disposiciones Aplicables y obteniendo las autorizaciones, licencias y/o permisos que corresponda. El CONCESIONARIO puede prestar y explotar los Servicios Complementarios directamente o a través de terceros con quién contrate para ello.
- **Servicios de Transporte Ferroviario**
Comprende las operaciones de embarque y desembarque, carga y descarga y en general todo lo necesario para permitir el movimiento de pasajeros y/o mercancías en las Vías Férreas, así como las operaciones relacionadas con el Material Rodante y a los sistemas de señalización, telecomunicaciones y electricidad. Para fines de este Contrato estos servicios serán prestados por el Operador o por los Operadores Ferroviarios, según corresponda. Dichos servicios deberán cumplir los Niveles de Servicio establecidos en el Anexo 7.
- **Servicios Obligatorios**
Son los Servicios de Transporte Ferroviario prestados por el Operador a partir de la Toma de Posesión, conforme al Contrato de Operación suscrito con el CONCESIONARIO. Dichos servicios serán retribuidos a través de la RPMO.
- **Sistema de Transporte Ferroviario o Sistema**
Se encuentra compuesto por la Infraestructura Ferroviaria, Equipamiento y Material Rodante que tiene por finalidad brindar los Servicios de Transporte Ferroviario.
- **Socio Estratégico**
Es el accionista o participacionista del CONCESIONARIO o uno de sus integrantes, en caso de Consorcio, que acreditó directamente o a través de sus Empresas Vinculadas según corresponda, el cumplimiento de los requisitos de capacidad técnica señalados en las Bases, y que ostenta la titularidad de la Participación Mínima en el CONCESIONARIO.
- **Socio Principal**
Es cualquier Persona que directa o indirectamente, posea o sea titular, bajo cualquier título o modalidad, del cinco por ciento (5%) o más del capital social del CONCESIONARIO.
- **Sol o S/**
Es la moneda o el signo monetario de curso legal en el Perú.



- **Tarifa por Servicios Obligatorios**
Es la contraprestación económica que cobrará el Fiduciario por encargo del Operador a los Usuarios por la prestación de los Servicios Obligatorios, conforme a lo establecido en la Sección X del presente Contrato.
- **Tarifa de alquiler de Material Rodante**
Es la contraprestación económica que cobrará el CONCESIONARIO a los Operadores Ferroviarios que soliciten el uso del Material Rodante que forma parte de los Bienes de la Concesión y que no están destinados a la prestación de los Servicios Obligatorios durante un determinado periodo.
- **Tarifa por uso de vía**
Es la contraprestación económica que el CONCESIONARIO cobrará a los Operadores Ferroviarios por permitir el acceso a la Vía Férrea, este monto no incluye los impuestos que resulten aplicables. La Tarifa por uso de vía no se cobrará por los Servicios Obligatorios.
- **Tipo de Cambio**
Es el tipo de cambio promedio ponderado de venta de Dólares del sistema financiero publicado periódicamente por la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP y publicado en el Diario Oficial "El Peruano", para la conversión de Soles a Dólares y viceversa.
- **Toma de Posesión**
Es el acto mediante el cual el CONCESIONARIO recibe los Bienes de la Concesión entregados por el CONCEDENTE para ser destinados a la ejecución del Contrato, dejando constancia de ello en el Acta Integral de Entrega de los Bienes. La Toma de Posesión se verificará de acuerdo a lo establecido en las Cláusulas 5.11 a 5.15 del presente Contrato.
- **Tramos**
Son indistintamente el Tramo 1 y el Tramo 2.
- **Tramo 1**
Comprende las Obras de rehabilitación entre el PK 0+250 (Huancayo) hasta el PK 78+000 (Estación Mariscal Cáceres).
- **Tramo 2**
Comprende las Obras de rehabilitación entre la Estación Mariscal Cáceres y la Estación Huancavelica (desde el PK 78+000 hasta el PK 128+700).
- **Tren**
Es una unidad compuesta por una locomotora que remolca coches y/o vagones.
- **Tren Mixto**
Es el Tren que transporta pasajeros y mercancías.
- **Tren Ordinario**
Tren autorizado por un Horario de Trenes.
- **TUO**
Es 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, aprobado por el Decreto Supremo N° 059-96-PCM.



- **UIT**
Unidad Impositiva Tributaria vigente al momento de su aplicación.
- **Usuario**
Es la persona natural o Persona que recibe el servicio brindado por el CONCESIONARIO y/o Operador y/o Operadores Ferroviarios.
- **Valor Neto de Compensación**
Corresponde a la compensación que el CONCEDENTE pagará al CONCESIONARIO para fines de la Caducidad de la Concesión. Este valor no incluye los pagos por concepto de RPI_Obras y RPI MR a los que tiene derecho el CONCESIONARIO por los CAO_Obra y CAO_MR ya emitidos antes de la ocurrencia de la Caducidad.
- **Vía Férrea Principal o Vía Férrea**
Vía férrea instalada entre estaciones, sobre la cual transitan trenes autorizados por Horario de Trenes u otro tipo de autorización de la Organización Ferroviaria. Está conformada por la infraestructura y superestructura de conformidad a lo establecido en el Reglamento Nacional de Ferrocarriles.

Esta definición no se limita a los bienes existentes a la Fecha de Cierre, sino que calificarán como tal todos aquellos que cuenten con esas características y se incorporen al Área de la Concesión.

BASE LEGAL

Las normas legales básicas aplicables al presente Contrato de Asociación Público Privada bajo la modalidad de Concesión son las siguientes:

- Decreto Legislativo N° 839, Ley de Promoción de la Inversión Privada en Obras Públicas de Infraestructura y de Servicios Públicos, del 19 de agosto de 1996.
- Decreto Supremo N° 059-96-PCM, 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, del 26 de diciembre de 1996.
- Decreto Supremo N° 060-96-PCM, aprobó el Reglamento del Texto Único Ordenado de las normas con rango de ley que regulan la entrega en concesión al sector privado de las obras públicas de infraestructura y de servicio público, del 27 de diciembre de 1996.
- Ley N° 26917, Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público y Promoción de los Servicios de Transporte Aéreo, de fecha 22 de enero de 1998.
- Ley N° 27293, Ley del Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP), del 28 de junio de 2000.
- Ley N° 28563, Ley General del Sistema Nacional de Endeudamiento así como sus normas modificatorias, complementarias y reglamentarias.
- Decreto Legislativo N° 1012, Decreto Legislativo que aprobó la Ley Marco de Asociaciones Público-Privadas para la generación de empleo productivo y se dictaron



las normas para la agilización de los procesos de promoción de la inversión privada, de fecha 12 de mayo de 2008, y sus modificatorias.

- Decreto Legislativo N° 1192, Decreto Legislativo que aprueba la Ley marco de adquisición y expropiación de inmuebles, transferencia de inmuebles de propiedad del estado, liberación de interferencias y dicta otras medidas para la ejecución de obras de infraestructura.
- Decreto Legislativo N° 1224, que aprobó el Marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos.
- Decreto Supremo N° 032-2005-MTC, aprueban el Reglamento Nacional de Ferrocarriles de fecha 30 de diciembre de 2005.
- Decreto de Urgencia N° 012-2005 se resaltó la importancia del servicio de transporte de pasajeros del Ferrocarril Huancayo – Huancavelica, y por ello se le exceptuó del Ciclo de Proyecto SNIP.
- Decreto Supremo N° 044-2006-PCM, aprueban el Reglamento General del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – OSITRAN, de fecha 24 de julio de 2006.
- Decreto Supremo N° 127-2014-EF aprobó el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1012, y sus modificatorias.
- Decreto Supremo N° 034-2012-EF, que aprueba el TULO de la Ley N° 28563, Ley General del Sistema Nacional de Endeudamiento.
- Decreto Supremo N° 410-2015-EF que aprobó el Reglamento del Decreto Legislativo N 1224.
- Resolución de Consejo Directivo N° 019-2011-CD-OSITRAN, que aprueba el Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias de OSITRAN.

Asimismo, son de aplicación complementaria y supletoria las Leyes y Disposiciones Aplicables.



SECCION II: NATURALEZA, OBJETO, MODALIDAD Y CARACTERES DE LA CONCESIÓN

NATURALEZA

- 2.1. La Concesión materia del presente Contrato se otorga como parte del proceso emprendido por el Estado de la República del Perú, para la transferencia al sector privado de las actividades objeto del presente Contrato. Este proceso tiene por objeto mejorar la calidad del Servicio de Transporte Ferroviario e incrementar el alcance de la infraestructura del Proyecto, a fin de coadyuvar al mejoramiento de los niveles y calidad de servicio de transporte público.
- 2.2. La Concesión no supone la transferencia de la titularidad de la infraestructura, que formará parte del Proyecto, la misma que en todo momento mantiene su condición de pública. El CONCESIONARIO adquiere el derecho de Concesión a partir de la Fecha de Cierre y lo mantiene durante la vigencia del mismo.

OBJETO

- 2.3. Conforme a la definición contenida en el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224, por el presente Contrato el CONCEDENTE otorga a favor del CONCESIONARIO la potestad de administrar y mantener los Bienes de la Concesión y el CONCESIONARIO se obliga a garantizar la adecuada prestación de los Servicios de Transporte Ferroviario del Ferrocarril Huancayo – Huancavelica, para lo cual el CONCEDENTE le concede la Explotación de los Bienes de la Concesión durante el plazo de vigencia de la misma. Para tal fin, el CONCESIONARIO deberá cumplir con los parámetros, niveles, capacidad y otros asociados a la inversión, así como con los Especificaciones Técnicas Básicas y Niveles de Servicio, previstos en el Anexo N° 6 y 7 del presente Contrato.
- 2.4. Las principales actividades o prestaciones que forman parte de la Concesión y por lo tanto son objeto de los derechos y obligaciones de las Partes en virtud del presente Contrato, son las siguientes:
 - a) La entrega, transferencia, uso y reversión de los bienes que se regula en la Sección V del presente Contrato.
 - b) La realización de las Inversiones Obligatorias, lo que incluye la ejecución de las Obras y la Provisión del Material Rodante, según se detalla en la Sección VI del presente Contrato.
 - c) La prestación del Servicio de Transporte Ferroviario garantizando el cumplimiento de los Niveles de Servicio, conforme a la Sección VII del presente Contrato.
 - d) El Mantenimiento de los Bienes de la Concesión, según los términos de la Sección VIII del presente Contrato.
 - d) La Explotación, conforme a las condiciones de la Sección IX del presente Contrato.
 - e) El derecho de cobro de la Tarifa por uso de vía y la Tarifa de alquiler de Material Rodante de acuerdo a las condiciones establecidas en la Sección X del presente Contrato.
- 2.5. El presente Contrato de Concesión responde a un esquema DFBOT (design, finance, build, operate and transfer), por ello, la propiedad de la infraestructura que forma parte de la Concesión en todo momento mantiene su condición pública.
- 2.6. Considerando que la Concesión tiene como fin contribuir con el bienestar social de la población garantizando una adecuada prestación del Servicio de Transporte



Ferrovionario, en los Niveles de Servicio que se establecen en el Contrato de Concesión por tiempo determinado, los actos de disposición y la constitución de derechos sobre la Concesión, deben ser compatibles con esta naturaleza y ser aprobados por el CONCEDENTE, previa opinión del Regulador, conforme a lo que disponga el Contrato.

MODALIDAD

- 2.7. El presente Contrato de Concesión constituye una Asociación Público Privada bajo la modalidad de Concesión cofinanciada, de conformidad con lo señalado en el Decreto Legislativo N° 1224, y su Reglamento aprobado mediante Decreto Supremo 410-2015-EF, y sus modificatorias.

Para tal efecto, el CONCEDENTE cofinanciará la RPI-Obras y RPI-MR y el monto que no sea cubierto por la Recaudación y otros ingresos establecidos en el presente Contrato, a fin de cumplir con el monto asegurado por concepto de RPMO.

CARACTERES

- 2.8. Sin perjuicio de la multiplicidad de actividades y prestaciones conforme se describe en la Cláusula 2.4 que antecede, el Contrato es de naturaleza unitaria y responde a una causa única.
- 2.9. El Contrato es principal, de prestaciones recíprocas, de tracto sucesivo y de ejecución continuada debiendo en todo momento se debe mantener el equilibrio económico – financiero de los derechos y obligaciones que asumen las Partes.
- 2.10. Considerando la naturaleza pública de los Bienes de la Concesión, los Servicios de Transporte Ferrovionario (que forman parte de los Servicios Obligatorios), que son materia del Contrato, se rigen por los principios de continuidad, regularidad y no discriminación.

SECCION III: EVENTOS A LA FECHA DE CIERRE

DECLARACIONES DEL CONCESIONARIO

- 3.1 El CONCESIONARIO declara y garantiza al CONCEDENTE que, a la Fecha de Cierre, las siguientes declaraciones son ciertas, correctas y completas. Asimismo, reconoce que la suscripción del Contrato por parte del CONCEDENTE, se basa en las siguientes declaraciones:

a) Constitución, validez y consentimiento

Que, el CONCESIONARIO (i) es una sociedad debidamente constituida en el Estado de la República del Perú conforme a las Leyes y Disposiciones Aplicables; (ii) de acuerdo a su objeto social único está debidamente autorizado y en capacidad de asumir las obligaciones que respectivamente le corresponde como consecuencia de la celebración de este Contrato; y (iii) ha cumplido con todos los requisitos necesarios para formalizar este Contrato y para cumplir los compromisos aquí contemplados.

b) Autorización, firma y efecto

Que, la firma y cumplimiento del presente Contrato, así como las obligaciones aquí contempladas por parte del CONCESIONARIO están comprendidos dentro de sus facultades y han sido debidamente autorizados por su directorio u otros órganos correspondientes.



Que, el CONCESIONARIO ha cumplido totalmente con los actos y/o procedimientos exigidos en el Concurso para autorizar la suscripción de este Contrato y para el cumplimiento de las obligaciones que respectivamente le corresponden bajo este Contrato. Este Contrato ha sido debida y válidamente firmado por el CONCESIONARIO y constituye obligación válida, vinculante y exigible para el CONCESIONARIO.

Que, la suscripción de este Contrato constituye la ratificación de todos los actos realizados y documentos suscritos por el o los Representantes Legales del Adjudicatario, incluyendo cualquier derecho u obligación que le corresponda conforme a las Bases, este Contrato o las Leyes y Disposiciones Aplicables.

Que, no es necesaria la realización de otros actos o procedimientos por parte del CONCESIONARIO para autorizar la suscripción y cumplimiento de las obligaciones que le correspondan conforme al Contrato.

c) Conformación del CONCESIONARIO y su capital

El CONCESIONARIO declara lo siguiente:

- (i) El objeto social único del CONCESIONARIO garantiza la prestación de los Servicios de Transporte Ferroviario y permite los Servicios Complementarios y su domicilio legal está fijado en la ciudad de Lima.
- (ii) El CONCESIONARIO tiene un capital social suscrito y pagado que cumple con lo establecido en el Literal a) de la Cláusula 3.6.
- (iii) La conformación del capital del CONCESIONARIO vigente a la Fecha de Cierre se encuentra conforme a lo establecido en las Bases.
- (iv) Los socios principales actuales conocen el contenido de este Contrato y las implicancias para las inversiones que realicen en el CONCESIONARIO.
- (v) El Socio Estratégico es propietario y titular, de por lo menos, la Participación Mínima.
- (vi) La Participación Mínima, el estatuto social y los documentos constitutivos del CONCESIONARIO están y se mantendrán conforme a las exigencias de las Bases.

d) Litigios

Que, no tienen constancia ni han sido formalmente notificados de demandas, denuncias, juicios, arbitrajes u otros procedimientos legales en curso, ni sentencias, ni decisiones de cualquier clase no ejecutadas, contra el CONCESIONARIO, el Socio Estratégico y/o cualquier Socio Principal, que tengan por objeto prohibir o de otra manera impedir o limitar el cumplimiento de los compromisos u obligaciones contemplados en este Contrato.

e) De la contratación

El CONCESIONARIO declara y reconoce expresamente que ha logrado dicha condición como consecuencia del Concurso.

Que, ni el CONCESIONARIO, ni el Socio Estratégico, ni sus Socios Principales tienen impedimento ni están sujetos a restricciones (por vía contractual, judicial, arbitral, legal o cualquier otra) para celebrar contratos con el Estado conforme a las Leyes y Disposiciones Aplicables o para asumir y cumplir con todas y cada una de las obligaciones que le corresponden o pudieran corresponder conforme a las Bases, la propuesta técnica, la propuesta económica y el presente Contrato.



Que, no tienen impedimento de contratar conforme a lo normado por el artículo 1366 del Código Civil, el artículo 18 del Decreto Legislativo N° 1244, y no se encuentran sancionados administrativamente con inhabilitación temporal o permanente en el ejercicio de sus derechos para contratar con el Estado.

Que, a la Fecha de Cierre, toda la información, declaraciones, certificación y, en general, todos los documentos presentados en los Sobres N° 1 y N° 2 en la etapa del Concurso permanecen vigentes, salvo lo establecido en el numeral 6.3 de las Bases del Concurso, referido a la sustitución del Proveedor de Material Rodante, del Operador, Constructor o Asesor Ferroviario.

En caso que luego de la suscripción del Contrato se demuestre la falsedad en la declaración antes señalada, el presente Contrato se resolverá de manera automática por incumplimiento del CONCESIONARIO, procediéndose a ejecutar la Garantía de Fiel Cumplimiento de Contrato de Concesión.

f) Limitación de responsabilidad

Que, el CONCESIONARIO, el Socio Estratégico y Socios Principales han basado sus decisiones, incluyendo las de elaborar, determinar y presentar la Propuesta Técnica, Propuesta Económica y suscribir el presente Contrato, en sus propias investigaciones, exámenes, inspecciones, visitas, entrevistas y otros.

En consecuencia, el MTC o cualquiera de sus dependencias, PROINVERSIÓN, los Asesores y el Estado de la República del Perú o cualquier dependencia de éste, no garantizan, ni expresa ni implícitamente, la totalidad, integridad, fiabilidad, o veracidad de la información, verbal o escrita, que se suministre a los efectos de, o dentro del Concurso. En consecuencia, no se podrá atribuir responsabilidad alguna a cualquiera de las partes antes mencionadas o a sus representantes, agentes o dependientes por el uso que pueda darse a dicha información o por cualquier inexactitud, insuficiencia, defecto, falta de actualización o por cualquier otra causa no expresamente contemplada en esta Cláusula.

La limitación antes enunciada alcanza, de la manera más amplia posible, a toda la información relativa al Concurso que fuera efectivamente conocida, a la información no conocida y a la información que en algún momento debió ser conocida, incluyendo los posibles errores u omisiones en ella contenidos, por el MTC, PROINVERSIÓN, los asesores y el Estado de la República del Perú o cualquier dependencia de éstos. Del mismo modo, dicha limitación de responsabilidad alcanza a toda información, sea o no suministrada o elaborada, directa o indirectamente, por cualquiera de las partes antes mencionadas.

La limitación de responsabilidad alcanza también a toda la información general alcanzada por PROINVERSIÓN, documentos de mercadeo, así como la proporcionada a través de Circulares o de cualquier otra forma de comunicación, la que se adquiriera durante las visitas a la Sala de Datos, y la que se menciona en las Bases, incluyendo todos sus formularios, anexos y apéndices.

- 3.2 El CONCESIONARIO, el Socio Estratégico y sus Socios Principales renuncian de manera expresa, incondicional e irrevocable a invocar o ejercer cualquier privilegio o inmunidad, diplomática u otra, o reclamo por la vía diplomática que pudiese ser incoado por o contra el MTC o sus dependencias, PROINVERSIÓN, los asesores, el Estado o sus dependencias, bajo las Leyes y Disposiciones Aplicables o bajo cualquier otra legislación que resulte aplicable, con respecto a cualesquiera de las



obligaciones que le correspondan o pudieran corresponder conforme a las Bases, la Propuesta Técnica, la Propuesta Económica y al presente Contrato.

- 3.3 El CONCESIONARIO, el Socio Estratégico y sus Socios Principales guardarán confidencialidad sobre la información de naturaleza reservada que con tal carácter les hubiere sido suministrada por el CONCEDENTE durante el Concurso, o aquella a cuya reserva obligan las Leyes y Disposiciones Aplicables. Sólo con la autorización previa y por escrito del CONCEDENTE, el CONCESIONARIO podrá divulgar la referida información confidencial o reservada.

DECLARACIONES DEL CONCEDENTE

- 3.4 El CONCEDENTE, por su parte, garantiza al CONCESIONARIO, en la Fecha de Cierre, la veracidad de las siguientes declaraciones. Asimismo, reconoce que la suscripción del Contrato por parte del CONCESIONARIO se basa en estas declaraciones:

- a) Que el MTC está debidamente autorizado conforme a las Leyes y Disposiciones Aplicables para actuar como el CONCEDENTE en el Contrato.
- b) La firma, entrega y cumplimiento por parte del CONCEDENTE del presente Contrato, así como el cumplimiento por el CONCEDENTE de los compromisos contemplados en el mismo, están comprendidos dentro de sus facultades, son conforme a la Base Legal y a las Leyes y Disposiciones Aplicables y ha sido debidamente autorizado por la Autoridad Gubernamental competente. Ninguna otra acción o procedimiento por parte del CONCEDENTE o cualquier otra entidad gubernamental es necesaria para autorizar la suscripción del Contrato o para el cumplimiento de las obligaciones del CONCEDENTE contempladas en el mismo. El presente Contrato ha sido debidamente firmado por el o los representantes autorizados del CONCEDENTE, y junto con la debida autorización y firma del mismo por parte del CONCESIONARIO, constituye una obligación válida y vinculante para el CONCEDENTE.
- c) Que se ha cumplido con los actos administrativos, requisitos, exigencias y obligaciones necesarias para celebrar este Contrato y para dar debido cumplimiento a sus estipulaciones.
- d) Que es el único titular y poseedor inmediato de todos y cada uno de los Bienes de la Concesión existentes a la Fecha de Cierre e indicados en el Anexo N° 8.
- e) Que no existen Leyes y Disposiciones Aplicables que impidan al CONCEDENTE el cumplimiento de sus obligaciones emanadas de este Contrato. Que tampoco existen acciones, juicios, investigaciones, litigios o procedimientos en curso o inminentes ante órgano jurisdiccional, tribunal arbitral o Autoridad Gubernamental, sentencias o laudos o decisiones de cualquier clase no ejecutadas, que prohíban, se opongan o en cualquier forma impidan la suscripción o cumplimiento de los términos del Contrato por parte del CONCEDENTE.
- f) El CONCEDENTE declara y garantiza expresamente que, a la Fecha de Cierre y hasta la Toma de Posesión está facultado y continuará facultado para efectuar la entrega del Área de la Concesión.
- g) Que el CONCESIONARIO tendrá el derecho a la Explotación durante el Plazo de la Concesión, y este derecho sólo concluirá por la aplicación de las causales de Caducidad de la Concesión.



- h) Que, cualquier controversia referente a Caducidad de la Concesión, o Suspensión de Obligaciones, Suspensión del Plazo de Concesión del Contrato únicamente se resolverá de conformidad con lo dispuesto en la Sección XVIII, siempre y cuando sean cumplidos previamente los procedimientos establecidos en las Secciones IV y XVI del presente Contrato.
- i) Las Partes dejan constancia que los contratos que el CONCESIONARIO celebre con terceros serán inoponibles respecto del CONCEDENTE.
- j) Que, no existen pasivos, obligaciones, o contingencias administrativas, laborales, tributarias, judiciales, legales o de cualquier otra naturaleza, que de alguna manera afecten o puedan afectar en el futuro la Concesión, el Área de la Concesión, o el derecho a la Explotación. Los pasivos o contingencias identificados en la EVAP aprobada, así como aquellos generados antes de la Toma de Posesión, conforme se registre en el Acta de Entrega correspondiente, serán asumidos por el CONCEDENTE, de conformidad con lo dispuesto en las Leyes y Disposiciones Aplicables, o alternativamente será su responsabilidad el sanear aquella situación que pudiera afectar el derecho de Concesión otorgado en virtud del presente Contrato.
- k) Que, la validez y alcances de las estipulaciones en el Contrato han sido formulados de acuerdo con la Base Legal, las Leyes y Disposiciones Aplicables.
- l) Que, mantendrá indemne al CONCESIONARIO por reclamos de terceros a consecuencia de la decisión del CONCEDENTE de ejecutar el Proyecto.
- m) Que, hará las gestiones necesarias para obtener las adquisiciones, las expropiaciones y liberar las Interferencias requeridas dentro de los plazos comprometidos.
- n) Que, en tanto el CONCESIONARIO y sus inversionistas cumplan con lo establecido en las Leyes y Disposiciones Aplicables, se otorgará el Convenio de Estabilidad Jurídica a que se refieren los Decretos Legislativos N° 662 y N° 757 y la Ley N° 27342.
- o) Que el CONCEDENTE está obligado a otorgar las licencias, autorizaciones, o permisos que se requieran para la Explotación de la Concesión, en la medida que se encuentren bajo su competencia y se cumplan los requisitos establecidos por la legislación pertinente, tales como los establecidos en el Reglamento Nacional de Ferrocarriles, como son el Certificado de Habilitación Ferroviaria, el Permiso de Operación entre otros. En lo referente a la Explotación de la Concesión, el CONCEDENTE, dentro de su área de competencia, declara y garantiza al CONCESIONARIO que podrá desarrollar todas las actividades a que se refiere el presente Contrato, cumpliendo con los procedimientos establecidos en las Leyes y Disposiciones Aplicables.

Que, sin perjuicio de lo anterior, las licencias, autorizaciones o permisos que de acuerdo a ley sean necesarios para el desarrollo de otras actividades tales como la apertura o funcionamiento de establecimientos del CONCESIONARIO, el funcionamiento de sistemas de telecomunicaciones y, en general, para cualquier actividad que desarrolle el CONCESIONARIO, deberán ser gestionadas y obtenidas por este último.



- p) Que el CONCEDENTE está obligado a velar y asegurar la vigencia de los derechos otorgados al CONCESIONARIO, durante la vigencia del presente Contrato. El CONCEDENTE se obliga a utilizar, en forma eficaz y rápida, los mecanismos legales necesarios a fin de proteger esos derechos. Sin perjuicio de esto último, corresponde al CONCESIONARIO la adopción de todas y cada una de las medidas necesarias para la defensa de la Concesión y/o de los Bienes de la Concesión, incluyendo pero no limitándose a comunicar por escrito al CONCEDENTE, en el mismo plazo, condiciones y efectos previstos en la Cláusula 17.1 de este Contrato, de la existencia de cualquier situación que pudiera repercutir negativamente sobre ella.
- q) Que incorporará en el proceso de formulación presupuestal las obligaciones derivadas del Contrato, conforme a las disposiciones pertinentes.
- r) Que desde la fecha de la adjudicación de la buena pro hasta la Fecha de Cierre, no se han realizado los siguientes actos o, en caso se hubieran efectuado, se han realizado conforme a lo previsto por las Circulares pertinentes emitidas durante el Concurso:
- (i) Venta, arrendamiento u otro acto de disposición de los Bienes de la Concesión;
 - (ii) Compra o cualquier acto de adquisición de bienes que deban ser calificados como Bienes de la Concesión, salvo aquéllos producidos en el curso ordinario de los negocios;
 - (iii) Hipoteca, garantía mobiliaria u otro gravamen o carga constituido sobre cualquiera de los Bienes de la Concesión; y/o
 - (iv) Modificación del tendido de las Vías Férreas.
- s) Que el MTC reubicará a los trabajadores del Ferrocarril Huancayo Huancavelica que hayan decidido permanecer en el MTC. Asimismo, respecto a los trabajadores que hubieran renunciado voluntariamente, como consecuencia de la invitación a que se refiere la Cláusula 14.20 del presente Contrato, el CONCEDENTE formalizará el cese, pagará y liquidará las sumas correspondientes a las remuneraciones, beneficios sociales y demás derechos laborales generados hasta un día antes del inicio de la Etapa Transitoria.
- t) Que es responsable y asume cualquier obligación que legalmente o contractualmente le corresponda respecto de cualquier trabajador del MTC en el Ferrocarril Huancayo Huancavelica.



Que, el Poder Ejecutivo ha expedido el Decreto Supremo al que se refiere el artículo 2 del Decreto Ley N° 25570, norma complementaria al Decreto Legislativo N° 674, modificado por el artículo 6 de la Ley N° 26438, por el cual se otorga la garantía del Estado en respaldo de las, declaraciones, seguridades y obligaciones que asume el CONCEDENTE en virtud de este Contrato; la cual no es una garantía financiera.



CONSTATAciones EN LA FECHA DE CIERRE

A la Fecha de Cierre, el CONCESIONARIO debe haber cumplido con lo siguiente:

- a) Entregar el testimonio de la escritura pública de constitución social y estatuto del CONCESIONARIO, con la constancia de inscripción registral, con el objeto de acreditar: (i) que es una persona jurídica válidamente constituida de acuerdo a las Leyes y Disposiciones Aplicables, y (ii) que cuenta como mínimo, con los mismos socios, accionistas, o integrantes que formaron parte del Adjudicatario, no

permitiéndose en la estructura del accionariado del CONCESIONARIO, la participación de alguna Persona que haya presentado, directa o indirectamente a través de una Empresa Vinculada, una propuesta económica en el Concurso.

El capital social mínimo solicitado ascenderá a Treinta Millones y 00/100 Dólares de los Estados Unidos de América (US\$ 30 000 000.00), y deberá ser suscrito y pagado en efectivo, de conformidad con las previsiones de la Ley General de Sociedades, sin perjuicio de lo señalado en los párrafos siguientes:

- i. A la Fecha de Cierre, el capital pagado deberá ascender como mínimo al veinticinco por ciento (25%) del capital social mínimo indicado;
 - ii. Antes del inicio de la ejecución de las Inversiones Obligatorias, el CONCESIONARIO deberá haber pagado íntegramente el capital social mínimo solicitado antes señalado.
- b) El estatuto del CONCESIONARIO debe contener como mínimo las siguientes disposiciones:

- i) Una restricción a la libre transferencia, disposición o gravamen de las acciones o participaciones que representen el porcentaje correspondiente a la Participación Mínima del Socio Estratégico, a favor de terceros, por todo el plazo de la Concesión, salvo por lo previsto en la Cláusula 14.15 y en la sección XI del presente Contrato, respecto a la posibilidad de gravar la participación mínima, con la finalidad de obtener financiamiento.

Una restricción al aumento o reducción del capital social que vulnere la Participación Mínima exigida al Socio Estratégico, la misma que se mantendrá durante todo el plazo de la Concesión.

Una restricción a la libre transferencia, disposición o gravamen de las acciones o participaciones a favor de las otras personas jurídicas postoras, o de los Socios Principales de éstas, o de los integrantes de los otros consorcios que presentaron ofertas económicas durante el Concurso, o de sus respectivos Socios Principales, durante dos (2) años posteriores al inicio de la Etapa Integral, salvo por lo previsto en la Cláusula 14.13 del presente Contrato. Finalizado dicho plazo, los accionistas o participacionistas podrán transferir, disponer o gravar dichas acciones o participaciones libremente, contemplando las disposiciones contenidas en la Sección XIV. La restricción de incorporación de las Personas referidas en este párrafo incluye el aumento de capital por aporte de terceros.

La limitación antes señalada comprende también, la transferencia, disposición o gravamen de las acciones o participaciones, a favor de empresas que formen parte de un Grupo Económico de las personas jurídicas postoras o con los integrantes de los consorcios que presentaron ofertas económicas durante el Concurso, hasta dos (2) años posteriores al inicio de la Etapa Integral.

- ii) Todo proceso de reducción o aumento del capital social, fusión, escisión, transformación, disolución o liquidación del CONCESIONARIO, requerirá la opinión previa del Regulador y la autorización del CONCEDENTE.
- iii) En caso que el CONCESIONARIO decida llevar a cabo cualquiera de los procesos anteriormente mencionados, deberá presentar ante el CONCEDENTE, el proyecto de acuerdo de la junta general u órgano equivalente que corresponda. Dicho proyecto deberá también ser remitido



al Regulador para opinión previa, la cual deberá ser emitida en un plazo máximo de quince (15) Días.

Una vez recibida la opinión previa del Regulador o de vencido el plazo para emitirla, el CONCEDENTE deberá pronunciarse respecto al proyecto de acuerdo en el plazo de treinta (30) Días. Si el CONCEDENTE no se pronunciase en el plazo establecido, dicho proyecto de acuerdo se entenderá denegado.

- iv) El CONCESIONARIO es una sociedad de propósito exclusivo, cuyo objeto social se circunscribe a aquellas actividades que sean necesarias para la ejecución del Contrato, consistiendo exclusivamente en el ejercicio de los derechos y obligaciones relativos a la Concesión del Ferrocarril Huancayo – Huancavelica, así como en la prestación de Servicios Complementarios que autorice el CONCEDENTE, el objeto social deberá indicar además su calidad de CONCESIONARIO de Estado de la República del Perú.
- v) Para efectos de la constitución, operaciones y desempeño del CONCESIONARIO, el mismo deberá cumplir obligatoriamente con las Leyes y Disposiciones Aplicables.
- vi) El plazo de vigencia de la constitución del CONCESIONARIO debe ser, como mínimo dos (02) años posteriores a la fecha de término del Contrato de Concesión. Asimismo, en caso de optar por un plazo definido deberá señalarse que, si por cualquier motivo el CONCESIONARIO solicitase la prórroga de la Concesión, deberá prorrogar el plazo de duración de la sociedad por un término adicional igual o mayor al de la prórroga en concordancia con lo establecido en la Cláusula 4.3.
- vii) Cualquier modificación en el Contrato de Operación, de ser el caso, estará sujeta cuando menos a lo siguiente: (a) las modificaciones contractuales deberán contar con la opinión previa favorable del CONCEDENTE y el Regulador; (b) las modificaciones que impliquen cambios del Operador que realice los Servicios Obligatorios, deberá contar previamente con el Permiso de Operación exigido.
- c) Acreditar y entregar copia legalizada notarialmente de la inscripción en la oficina registral correspondiente de: (i) los poderes del representante legal del CONCESIONARIO que suscribe el Contrato en su nombre y representación, y (ii) los poderes del representante legal del Socio Estratégico que suscribe la declaración jurada indicada en el Anexo 1; (iii) los poderes del representante legal del Constructor y los poderes del representante legal del Asesor Ferroviario, de ser el caso; (iv) los poderes del representante legal del Operador, (v) los poderes del Proveedor de Material Rodante.
- d) Entregar copia legalizada notarialmente de los documentos donde conste que sus órganos internos competentes han aprobado el presente Contrato.
- e) Entregar copia legalizada notarialmente de los asientos del libro de matrícula de acciones o documento equivalente, en donde conste la conformación del accionariado o de las participaciones del CONCESIONARIO.
- f) Presentar el listado de empresas especializadas para la elaboración del estudio de riesgo, de acuerdo a la Cláusula 12.2.



- g) El CONCESIONARIO debe entregar la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión, establecida en la Cláusula 11.2 y Anexo 4 del presente Contrato. Dicha garantía deberá ser plenamente ejecutable al sólo requerimiento unilateral del Regulador.
- h) El CONCESIONARIO debe presentar una declaración jurada del Socio Estratégico mediante la cual se compromete a cumplir con los puntos que se detallan en la Cláusula 14.16 del Contrato.
- i) Entregar la constancia emitida por el Organismo Supervisor de Contrataciones del Estado (OSCE) o la entidad que lo sustituya, respecto del Adjudicatario y de sus integrantes, en caso de consorcio, de no estar inhabilitados para contratar con el Estado.
- j) Acreditar el pago establecido en el numeral 11.3 de las Bases, correspondiente a los gastos del proceso.
- k) Entregar tres (3) ejemplares de los siguientes documentos:
 - (i) Contrato de Construcción debidamente suscrito por el CONCESIONARIO y el Constructor
 - (ii) De ser el caso, Contrato de Asesoría Ferroviaria, debidamente suscrito entre el Constructor y el Asesor Ferroviario.
 - (iii) Contrato de Operación, Contrato de Asistencia Técnica en Operación, de corresponder, debidamente suscrito por el CONCESIONARIO y el Operador.
 - (iv) Contrato de Provisión de Material Rodante suscrito entre el CONCESIONARIO y el Proveedor de Material Rodante.
- l) Presentar el listado y la documentación que acredite el cumplimiento de los requisitos mínimos exigidos para el personal clave a que se refiere el Apéndice 1 del Anexo N° 11.

CONDICIONES A LAS OBLIGACIONES DEL CONCEDENTE

3.7 A la Fecha de Cierre, el CONCEDENTE deberá haber cumplido con lo siguiente:

- a) Devolver la Garantía de Validez, Vigencia y Seriedad de la Oferta, entregada por el Adjudicatario durante el procedimiento de Concurso.
- b) Entregar un ejemplar del Contrato de Concesión debidamente firmado.
- c) Entregar un ejemplar del Convenio de Estabilidad Jurídica, siempre que el CONCESIONARIO lo haya solicitado debiendo para tal efecto haber cumplido con los requisitos establecidos en la Ley N° 27342, sus normas reglamentarias, modificatorias y complementarias.
- d) Entregar un ejemplar del Decreto Supremo al que se refiere el artículo 24 del Decreto Legislativo N° 1224, por el cual se otorga la garantía del Estado en respaldo de las, declaraciones, seguridades y obligaciones que asume el CONCEDENTE en virtud de este Contrato; la cual no es una garantía financiera.
- e) Entregar una copia del Estudio de Evaluación Ambiental Preliminar (EVAP) del Proyecto, así como de la Resolución Directoral expedida por la Autoridad Ambiental Competente que lo aprueba, de los Términos de Referencia y de los Oficios N° 921-2015-MTC/16 y N° 1316-2015-MTC/16.



- f) Haber identificado el Área de la Concesión señalada en el Inventario Inicial a ser entregada al CONCESIONARIO.
 - g) Entregar al CONCESIONARIO el listado que comprenda los Bienes de la Concesión que le serán entregadas mediante la Toma de Posesión.
 - h) Entregar al CONCESIONARIO el listado de los trabajadores del MTC en el Ferrocarril Huancayo Huancavelica.
- 3.8 Lo estipulado en la presente Sección es requisito previo para que sean exigibles las obligaciones y los derechos del CONCEDENTE y del CONCESIONARIO bajo el presente Contrato.
- 3.9 El Contrato entrará en vigencia en la Fecha de Cierre.

SECCION IV: PLAZO DE LA CONCESIÓN

PLAZO

- 4.1 El plazo de la Concesión se inicia en la Fecha de Cierre y culmina a los treinta (30) años, salvo los casos de prórroga, conforme a los términos y condiciones previstos en el presente Contrato.

Este Contrato estará vigente y surtirá plenos efectos jurídicos durante el plazo indicado en el párrafo anterior, concluyendo por cualquiera de las causales de Caducidad establecidas en el Capítulo XV.

SUSPENSIÓN TEMPORAL DEL PLAZO DE LA CONCESIÓN

- 4.2 El plazo de la Concesión será suspendido conforme a las causales, procedimientos y alcances contemplados en la Sección XVII del Contrato, en la medida que los eventos que generen la suspensión de las obligaciones sean de tal magnitud que impidan el cumplimiento de la totalidad de las obligaciones así como la prestación total de los Servicios Obligatorios por parte del CONCESIONARIO (directa o indirectamente).

AMPLIACIÓN DEL PLAZO DE LA CONCESIÓN



- 4.3 El CONCESIONARIO podrá solicitar al CONCEDENTE la ampliación del plazo de la Concesión conforme a las reglas establecidas en la Sección XIX del presente Contrato.

- 4.4 La solicitud del CONCESIONARIO deberá presentarse hasta tres (3) años previos al vencimiento del plazo de la Concesión.



- 4.5 El plazo de la Concesión podrá ser prorrogado por el CONCEDENTE, previa opinión técnica del Regulador quien se pronunciará conforme a lo establecido en las Normas Regulatorias, y siempre que el CONCESIONARIO no haya incurrido en incumplimiento grave de sus obligaciones contractuales, señalados en la Cláusula 16.4 del presente Contrato.

- 4.6 El CONCESIONARIO presentará al CONCEDENTE su solicitud con el debido sustento, el cual remitirá dicha solicitud al Regulador para su opinión previa, el

mismo que deberá pronunciarse dentro de los veinte (20) Días de recibida dicha solicitud. De no emitir la opinión solicitada en el plazo señalado se considerará que la misma es favorable. Asimismo, el CONCEDENTE tendrá un plazo de veinte (20) Días para emitir su pronunciamiento, contados desde recibida la opinión favorable del Regulador. Sea cual fuere el pronunciamiento del CONCEDENTE, el mismo debe encontrarse debidamente sustentado.

- 4.7 El CONCEDENTE se reserva el derecho de revisar las condiciones técnicas, económicas y financieras, bajo las cuales podrá aceptar la prórroga de la Concesión. De no emitir el CONCEDENTE pronunciamiento en el plazo antes señalado, deberá interpretarse que la solicitud ha sido denegada.
- 4.8 En ningún caso el plazo de la Concesión, sumado al plazo de cualquier prórroga o prórrogas que se concediesen, podrá exceder al plazo máximo establecido en el Decreto Legislativo 1224.
- 4.9 La decisión de prórroga del Plazo de Concesión por el CONCEDENTE no podrá ser materia de impugnación por parte del CONCESIONARIO.
- 4.10 Asimismo, tal como se establece en el numeral 61.2 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224, el CONCEDENTE deberá considerar cualquier cambio en las condiciones materiales, tecnológicas y económicas, bajo las cuales se lleva a cabo la prestación de los servicios, a fin de determinar si es pertinente el otorgamiento del plazo adicional o en su caso la convocatoria a un nuevo concurso, considerando los principios de valor por dinero y competencia así como otras condiciones previstas en los contratos respectivos o normas sectoriales que resulten aplicables. La ampliación de plazo debe formalizarse a través de una adenda.

Lo dispuesto en el párrafo precedente no es aplicable cuando la ampliación obedeciera a acción u omisión del CONCEDENTE o eventos de Fuerza Mayor o caso fortuito, escenario en el cual se observara lo dispuesto en las clausulas 4.3 a 4.9 precedentes.

SECCION V: RÉGIMEN DE BIENES

DISPOSICIONES GENERALES



- 5.1 En la presente sección se establece la regulación contractual aplicable a los Bienes de la Concesión del Ferrocarril Huancayo – Huancavelica.



- 5.2 Durante la vigencia de la Concesión, el CONCEDENTE mantendrá la titularidad de los Bienes de la Concesión, de los Bienes Históricos y de los Bienes Monumentales. Sin perjuicio de ello, esta Concesión es título suficiente para que el CONCESIONARIO ejerza derechos exclusivos de Explotación de los Bienes de la Concesión y haga valer sus derechos frente a terceros.

Asimismo, la Concesión es también título suficiente para garantizar las operaciones económicas y de cualquier otra índole similar del CONCESIONARIO, directamente vinculadas a la Concesión, en el sistema bancario y financiero, dentro de lo establecido en la Sección XI del presente Contrato.

- 5.3 La propiedad sobre los Bienes de la Concesión no supone la transferencia del riesgo sobre dichos bienes al CONCEDENTE. El riesgo sobre los Bienes de la Concesión

corresponde al CONCESIONARIO, en los términos y condiciones establecidos en este Contrato.

- 5.4 El CONCESIONARIO tendrá derecho a la Explotación exclusiva de los Bienes de la Concesión y de los Bienes Históricos, así como al ejercicio de los derechos que sean necesarios para que cumpla con las obligaciones a su cargo establecidas en el Contrato y las Leyes y Disposiciones Aplicables.
- 5.5 Todos los Bienes de la Concesión y los Bienes Históricos que el CONCEDENTE esté obligado a entregar al CONCESIONARIO bajo este Contrato, deberán ser entregados por el CONCEDENTE libres de cargas, gravámenes y/u ocupantes que vuelvan imposible el cumplimiento de las obligaciones del CONCESIONARIO.
- 5.6 Los Bienes de la Concesión están afectos únicamente a la finalidad de la Concesión. Los Bienes de la Concesión no pueden ser transferidos separadamente de la Concesión. Tampoco pueden ser hipotecados, entregados en garantía, o en general gravados sin la previa autorización escrita del CONCEDENTE. Los Bienes Históricos por su parte no podrán ser objeto de préstamo, alquiler, venta u otra forma de enajenación, conforme a lo dispuesto en el Anexo 8.
- 5.7 Durante la vigencia de la Concesión, el CONCESIONARIO debe cuidar los Bienes de la Concesión y los Bienes Históricos, mantenerlos libres de cargas y gravámenes y libres de ocupaciones físicas por parte de terceros no autorizados por el CONCESIONARIO, para los fines de la Concesión.
- 5.8 Adquirirán la condición de Bienes de la Concesión o derechos de propiedad del CONCEDENTE, los siguientes:

- a) El Área de la Concesión, a partir de la Toma de Posesión correspondiente.
- b) Las Obras, una vez suscrita el Acta de Aceptación correspondiente.
- c) El Material Rodante Existente a partir de la Toma de Posesión. Así como el Material Rodante Adquirido una vez suscrita el Acta de Aceptación correspondiente.
- d) Las Inversiones Adicionales que no puedan ser separadas sin afectar el adecuado funcionamiento de la Concesión, según corresponda, tomando en cuenta la naturaleza de cada bien y lo establecido para cada uno de ellos en la presente Cláusula.
- e) Cualquier derecho de paso o servidumbre que el CONCESIONARIO adquiera u obtenga, según sea el caso, como consecuencia de la construcción de algún Ramal Ferroviario o de una Prolongación Ferroviaria. La transferencia operará tan pronto se constituyan, instalen u obtengan.

El CONCESIONARIO no podrá poner en funcionamiento el Ramal Ferroviario o la Prolongación Ferroviaria correspondiente si, en forma previa, no hubiera cumplido con las obligaciones que le impone este numeral.

- f) Cualquier otro bien que se haya integrado a la Concesión y no pueda ser separado sin afectar el adecuado funcionamiento de la misma.
- g) Los bienes inmuebles que se generen por las Inversiones Adicionales una vez producida la Caducidad de la Concesión y que no puedan ser separados de la misma de manera que no afecte el adecuado funcionamiento de la Concesión.



- 5.9 En todo lo relativo al Régimen de Bienes son de aplicación supletoria el Reglamento Aplicable al Control de las Altas y Bajas de los Bienes de la Concesión (aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 006-2006-CD-OSITRAN) como de otras normas y procedimientos que sobre el particular el Regulador establezca para el control y supervisión de Bienes.

ADQUISICIONES DE PREDIOS

- 5.10 Conforme a lo dispuesto en el Decreto Legislativo N° 1192, el CONCEDENTE podrá encargar al CONCESIONARIO la elaboración de los expedientes técnico-legales, implementación, gestión y culminación del proceso de adquisición de predios, por trato directo, en caso el CONCEDENTE no haya culminado el proceso de adquisición y/o expropiación de los predios identificados en el Anexo N° 8, a la Fecha de Cierre. Dichos expedientes formarán parte del EDI de Obras del Tramo que corresponda.

El CONCESIONARIO tendrá derecho al reembolso del valor de adquisición de los predios por trato directo, así como de los gastos incurridos debidamente acreditados, en el siguiente ejercicio presupuestal del CONCEDENTE. El reembolso, por todo concepto, no podrá superar el monto de _____ dólares americanos (US\$_____).

Una vez aprobado por el CONCEDENTE el EDI de Obras, conforme a lo señalado en las Cláusulas 6.10 a 6.16, el CONCESIONARIO iniciará las gestiones de adquisición de predios.

Una vez que el CONCESIONARIO acredite al CONCEDENTE sobre el agotamiento de las gestiones para adquirir los predios por trato directo, o transcurrido el plazo de quince (15) Días de recibida la Carta de Intención de Adquisición a que se refiere el artículo 20 del Decreto Legislativo N° 1192, el CONCEDENTE iniciará el proceso de adquisición o expropiación, según corresponda y de acuerdo a los procedimientos establecidos en el Decreto Legislativo N° 1192.

Por otra parte, si se diera una demora en la adquisición de predios por causas no imputables al CONCESIONARIO, éste podrá invocar la Suspensión de Obligaciones de acuerdo a lo dispuesto en el literal d) de la Cláusula 17.1 del presente Contrato.

Una vez culminado el proceso de adquisición o de expropiación, dichos predios se incorporarán a los Bienes de la Concesión, debiendo las Partes suscribir el acta correspondiente.



TOMA DE POSESIÓN DE LOS BIENES DE LA CONCESIÓN



- 5.11 Los Bienes de la Concesión descritos en el Anexo N° 8 del presente Contrato le serán entregados al CONCESIONARIO por el CONCEDENTE dentro de los _____ () Días Calendario, contados a partir de la Fecha de Cierre. Estos bienes podrán ser entregados en uno o más actos, para lo cual deberán suscribirse las actas de entregas parciales correspondientes. Los Bienes de la Concesión deberán ser entregados por el CONCEDENTE dentro del Área de la Concesión.
- 5.12 La Toma de Posesión de los Bienes de la Concesión finalizará la totalidad de las entregas parciales, mediante la suscripción del Acta Integral de Entrega de los Bienes entre el CONCEDENTE y el CONCESIONARIO. Esta Acta contendrá todas las actas parciales. Este acto se realizará en el lugar y hora que señale el

CONCEDENTE y ante Notario Público. Los costos que se deriven serán íntegramente asumidos por el CONCESIONARIO.

- 5.13 En dicha acta se establecerán las condiciones generales de su entrega y la afectación específica al cumplimiento del objeto de la Concesión, especificando de la forma más detallada posible y respecto a cada uno de sus componentes, sus características, ubicación, estado de conservación, anotaciones sobre su funcionamiento o rendimiento y demás aspectos de interés.
- 5.14 El CONCEDENTE declara en forma expresa que los Bienes de la Concesión detallados en el Inventario Inicial se entregan al CONCESIONARIO como están y donde están, no asumiendo responsabilidad alguna por el funcionamiento, antigüedad o valor de cada uno de ellos, quedando expresamente suprimida respecto de ellos la obligación de saneamiento por vicios ocultos, de acuerdo a lo previsto en el artículo 1489 del Código Civil. Sin embargo, en caso el CONCESIONARIO así lo solicite, el CONCEDENTE podrá poner a su disposición la información con la que cuente respecto de ellos.

El Acta Integral de Entrega de los Bienes se suscribirá en tres (03) ejemplares originales, los cuales deberán ser entregados al CONCEDENTE, al Regulador y al CONCESIONARIO, respectivamente.

- 5.15 Asimismo, en la Toma de Posesión, el CONCEDENTE indicará los alcances y contenidos mínimos que deberán cumplir los informes trimestrales que serán proporcionados por el CONCESIONARIO y el Operador, conforme a los términos del Contrato de Operación para Servicios Obligatorios.

INVENTARIOS A CARGO DEL CONCESIONARIO

- 5.16 El CONCESIONARIO está obligado a realizar y presentar, al CONCEDENTE y al Regulador, los Inventarios de los Bienes de la Concesión. Los Inventarios exigidos al CONCESIONARIO en el presente Contrato son los siguientes: (a) Inventario de Inversiones Obligatorias; (b) Inventario Anual; (c) Inventario Final y (d) Inventario de Repuestos. Los inventarios tendrán las características expresamente previstas en el presente Contrato, y particularmente las especificadas en la definición contenida en la Cláusula 1.26 del presente Contrato. El CONCEDENTE podrá realizar observaciones a estos inventarios, por escrito, otorgando al CONCESIONARIO un plazo de hasta veinte (20) Días para su subsanación.

En ese sentido, los Inventarios antes mencionados deberán ser presentados por el CONCESIONARIO en las siguientes oportunidades:

- Inventario de Inversiones Obligatorias del Tramo 1, a la culminación de la Puesta en Operación Comercial de dicho Tramo.
- Inventario de Inversiones Obligatorias, al inicio de la Etapa Integral.
- Inventario anual, antes del 30 de abril de cada Año Calendario.
- Inventario Final e Inventario de Repuestos, a más tardar a los 30 Días Calendario posteriores a la fecha de Caducidad de la Concesión.

- 5.17 Los Inventarios deberán contener, por lo menos, una sucinta descripción de los Bienes de la Concesión, sus características, ubicación, estado de conservación, anotaciones sobre su funcionamiento o rendimiento según corresponda y, de ser aplicable, marca, modelo, serie, placa, combustible, carrocería, N° de motor, N° de cilindros, N° de asientos, peso seco, peso bruto y año de fabricación. Podrán



incluirse elementos interpretativos tales como fotografías, planos, esquemas e informes de terceros.

INVENTARIO DE REPUESTOS

Producida la Caducidad de la Concesión, el CONCESIONARIO deberá entregar un Inventario de Repuestos que comprenda aquellos elementos que resulten necesarios para (i) mantener los Bienes de la Concesión y (ii) asegurar la continuidad de las operaciones ferroviarias; conforme a los Niveles de Servicio establecidos en el Anexo N° 7, durante un período mínimo y continuo de ciento veinte (120) Días desde la Caducidad.

Los repuestos incluidos en el inventario antes mencionado serán considerados como Bienes de la Concesión, por lo que les serán aplicables las disposiciones pertinentes de este Contrato.

- 5.18 En la fecha que, de acuerdo a lo previsto en la Cláusula 5.37 deba procederse a la devolución de los Bienes de la Concesión, el CONCESIONARIO deberá entregar por escrito al CONCEDENTE y al Regulador la estadística de repuestos en almacén y los criterios técnicos que justifiquen el volumen de los que considere necesarios para garantizar las operaciones ferroviarias por el plazo de ciento veinte (120) Días antes indicado, así como el detalle de los repuestos existentes que serán transferidos al CONCEDENTE.

El Regulador deberá verificar la existencia física de los repuestos en cuestión, comprobar que los repuestos cumplen con los Estándares de Mantenimiento y Seguridad Ferroviaria exigidos por este Contrato y las Leyes y Disposiciones Aplicables y certificar el cumplimiento de la obligación que esta Cláusula impone al CONCESIONARIO.

OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO RESPECTO DE LOS BIENES DE LA CONCESION

- 5.19 Los Bienes de la Concesión, tanto aquellos entregados por el CONCEDENTE como los que el CONCESIONARIO incorpore o construya durante la Concesión, no podrán ser trasladados fuera del Área de la Concesión, ni transferidos separadamente de la Concesión, hipotecados, prendados o sometidos a gravámenes de ningún tipo, durante el plazo de vigencia de la Concesión, sin previa autorización del CONCEDENTE. El CONCEDENTE deberá pronunciarse en un plazo máximo de diez (10) Días contados desde la fecha de recibida la solicitud del CONCESIONARIO con opinión previa del Regulador, la misma que deberá ser emitida dentro de los primeros cinco (05) Días. De no existir pronunciamiento del CONCEDENTE en dicho plazo, la solicitud se entenderá denegada.

El incumplimiento de dicha disposición por parte del CONCESIONARIO dará lugar a la aplicación de penalidades establecidas en el Anexo 10 del presente Contrato.

En caso se requiera el traslado urgente de cualquiera de dichos bienes para ser reparado, el CONCESIONARIO podrá disponer su traslado fuera del Área de la Concesión, previa aprobación del CONCEDENTE y comunicación escrita al Regulador, sobre los siguientes aspectos:

- (i) La razón del traslado;
- (ii) El lugar a donde se envía el Bien de la Concesión involucrado;



- (iii) Los Días que permanecerá en ese lugar, los que no podrán exceder de sesenta (60) Días Calendario, salvo que el CONCEDENTE y el Regulador autoricen un plazo mayor; y
- (iv) Que adjunte a la comunicación al Regulador y al CONCEDENTE un certificado emitido por la respectiva aseguradora en el sentido que el Bien de la Concesión permanecerá cubierto por los seguros aludidos en la Cláusula 12.3 aun cuando se encuentre fuera del Área de la Concesión.

5.21 No es de aplicación lo indicado en la Cláusula 5.19, en caso, como consecuencia de las actividades propias de la operación ferroviaria (interconexiones) se requiera el traslado y/o movilización del Material Rodante fuera del Área de la Concesión.

El CONCESIONARIO está obligado a realizar actividades destinadas a preservar, hasta la devolución de los bienes, el estado y la naturaleza de los Bienes de la Concesión, quedando claramente acordado y entendido entre las Partes que tales bienes sufrirán el deterioro proveniente de su uso ordinario. El CONCESIONARIO está obligado también a realizar actividades de Mantenimiento, atender las Emergencias Ferroviarias y, en general, todos aquellos trabajos que procuren mantener la operatividad de los Bienes de la Concesión y eviten un impacto ambiental negativo conforme a las Leyes y Disposiciones Aplicables.

5.22 Con excepción de los Bienes Históricos y Bienes Monumentales, el CONCESIONARIO, a su criterio, está obligado a realizar las modificaciones o trabajos que considere convenientes o que sean necesarias para el cumplimiento del objeto del Contrato y de las Leyes y Disposiciones Aplicables. Para ello, sin que esta mención sea limitativa, el CONCESIONARIO está facultado para modificar o sustituir los elementos integrantes de los Bienes de la Concesión, conforme a las reglas establecidas en este Contrato y considerando que este derecho se otorga con el único propósito de permitir la Explotación de la Concesión.

Considerando las especiales características de los Bienes Históricos y Bienes Monumentales que se detallan en el Anexo 8, éstos solamente podrán modificarse en la medida que se respete su estructura y previa autorización escrita del CONCEDENTE y de las Autoridades Gubernamentales competentes, de acuerdo a lo previsto en las Leyes y Disposiciones Aplicables.

Asimismo, el CONCESIONARIO podrá reubicar los Bienes Históricos dentro del Área de la CONCESIÓN, a fin de ser exhibidos, entre otros, en las estaciones y/o ambientes que estime pertinentes, previa aprobación del CONCEDENTE con opinión del Regulador.



23

El CONCESIONARIO tiene como obligación principal reponer, a su costo, los Bienes de la Concesión que pudieran resultar perdidos; así como, aquellos bienes necesarios para la prestación de los Servicios Obligatorios que, debido a su estado de conservación o por estar desfasados tecnológicamente resulten obsoletos y, no permitan alcanzar y mantener los requerimientos que establecen los Niveles de Servicio para la ejecución del Contrato. En este caso, el CONCESIONARIO deberá seguir los procedimientos aprobados en el POA. Asimismo, el CONCEDENTE y el Regulador verificarán que los bienes repuestos cumplan con lo exigido en las Leyes y Disposiciones Aplicables.



5.24 El CONCESIONARIO será responsable por los daños, perjuicios o pérdidas ocasionados a los Bienes de la Concesión, Bienes Históricos y Bienes Monumentales durante todo el plazo de Concesión. En consecuencia, el CONCESIONARIO deberá contar con las medidas de seguridad y las pólizas de

seguros que garanticen la integridad de dichos bienes ante daños y perjuicios que pudieran ser ocasionados por terceros.

- 5.25 El CONCESIONARIO deberá inscribir en el Registro Público los Bienes de la Concesión que haya adquirido, de conformidad con las normas de cada Registro, a nombre del CONCEDENTE, dentro del plazo máximo de tres (3) meses de culminada su adquisición o ejecución, salvo demora o retraso justificado de la administración pública.

Para los efectos de lo dispuesto anteriormente, el CONCEDENTE autoriza expresamente al CONCESIONARIO a realizar todas las gestiones administrativas que se requieran y se obliga a prestar su colaboración y mejores esfuerzos, cuando fuera necesario.

Es de indicar, que esta obligación está referida a los bienes que adquiera o ejecute el CONCESIONARIO a partir de la Fecha de Cierre. Es obligación del CONCESIONARIO comunicar al CONCEDENTE la inscripción de los Bienes de la Concesión en un plazo no mayor de los treinta (30) Días Calendario de producido el registro.

- 5.26 El CONCESIONARIO mantendrá indemne al CONCEDENTE respecto de y contra cualquier acción o excepción de naturaleza legal, administrativa, arbitral o contractual, o reclamo de cualquier naturaleza respecto de los Bienes de la Concesión o de las servidumbres, derechos de paso o de cualquier derecho o limitación a favor o que deban soportar los Bienes de la Concesión, siempre y cuando esta situación se hubiera originado por actos u omisiones ocurridos durante el periodo comprendido entre la fecha de la Toma de Posesión y la fecha de suscripción del Acta de Reversión de los Bienes, y que se origine por alguna causa no imputable al CONCEDENTE.

En tal sentido, corresponderá exclusivamente al CONCESIONARIO la administración y explotación de los Bienes de la Concesión, Bienes Históricos y Bienes Monumentales incluyendo las servidumbres, derechos de paso o cualquier derecho o limitación a favor o que deban soportar. Durante ese periodo, será atribuible exclusivamente al CONCESIONARIO cualquier responsabilidad que se derive del uso y explotación de ellos. Asimismo, corresponderá exclusivamente al CONCESIONARIO la responsabilidad por el mantenimiento de las servidumbres, derechos de paso o cualquier otro derecho o limitación a favor o que deban soportar dichos Bienes.

Por su parte el CONCEDENTE asumirá la responsabilidad y mantendrá indemne al CONCESIONARIO respecto de cualquier reclamo o acción de terceros derivada de los Bienes de la Concesión o de las servidumbres, derechos de paso o de cualquier derecho o limitación a favor o que deban soportar los Bienes de la Concesión, por los daños y perjuicios que afecten al CONCESIONARIO como consecuencia de: (i) cualquier situación o hecho anterior a la Toma de Posesión, incluyendo la responsabilidad por los pasivos ambientales y laborales pre-existentes; (ii) cualquier situación o hecho que habiéndose presentado después de la Toma de Posesión, se originen por causas surgidas con anterioridad a la misma y; (iii) cualquier situación o hecho imputable al CONCEDENTE.

- 5.27 El CONCESIONARIO será responsable ante el CONCEDENTE y terceros, según corresponda, por la correcta administración y uso de los Bienes de la Concesión, Bienes Históricos y Bienes Monumentales, así como por el riesgo inherente a los mismos.



- 5.28 El CONCESIONARIO, con el objetivo de mitigar los riesgos del Contrato se obliga a contratar una póliza de seguro sobre los Bienes de la Concesión, Bienes Históricos y Bienes Monumentales en los términos que fija la Sección XII.
- 5.29 El CONCESIONARIO será responsable y estará obligado a pagar los impuestos, tasas y contribuciones que le correspondan en relación a los Bienes de la Concesión, Bienes Históricos y Bienes Monumentales, de conformidad con las Leyes y Disposiciones Aplicables.
- 5.30 En caso sea necesario modificar una servidumbre, el CONCESIONARIO queda obligado a informar al CONCEDENTE de las modificaciones realizadas con la actualización del Inventario Anual y a restablecer dicha servidumbre al término de la Concesión.

DEVOLUCIÓN DE LOS BIENES DE LA CONCESION DURANTE LA ETAPA TRANSITORIA

5.31 El CONCESIONARIO podrá devolver parcial o totalmente los Bienes de la Concesión (a excepción de los bienes inmuebles, Bienes Monumentales y Bienes Históricos) incluidos en el Inventario Inicial, previa opinión favorable del Regulador. Para ello, deberá comunicar por escrito su decisión al CONCEDENTE y al Regulador, dentro de los ciento ochenta (180) Días Calendarios siguientes a la Toma de Posesión.

5.32 Si el CONCESIONARIO comunica su decisión de ejercer la facultad establecida en la Cláusula precedente, este acto deberá regirse por las siguientes condiciones:

- (i) Los bienes deberán ser devueltos conforme al detalle registrado en el Inventario Inicial.
- (ii) Los bienes deberán ser devueltos en el estado en el cual fueron entregados por el CONCEDENTE, sin perjuicio del desgaste natural que pueda producirse entre el periodo de la entrega del mismo bien mediante el acta de entrega y la fecha de devolución efectiva por parte del CONCESIONARIO.
- (iii) La devolución de los bienes se realizará en una sola entrega dentro de los noventa (90) Días Calendario siguientes a la fecha en que el CONCEDENTE reciba la comunicación del CONCESIONARIO informándole de su intención de realizarla, en el lugar y hora que señale el CONCEDENTE y ante Notario Público, quien extenderá un acta que deberá ser suscrita por los representantes de las Partes y del Regulador. El lugar que el CONCEDENTE señale para la entrega de los bienes deberá encontrarse dentro del Área de la Concesión. Los costos que se deriven de la devolución de los bienes serán íntegramente asumidos por el CONCESIONARIO.



Si venciera el plazo de ciento ochenta (180) Días Calendario sin que el CONCEDENTE reciba los bienes por razones imputables a él, el CONCESIONARIO deberá enviarle una comunicación con copia al Regulador, mediante la cual le conceda un plazo de treinta (30) Días Calendario para recibir los citados bienes. En caso transcurriera este último plazo sin que el CONCEDENTE recibiera los mencionados bienes, por razones imputables a él, el CONCESIONARIO deberá enviarle una nueva comunicación, con copia al Regulador, mediante la que ponga a disposición del CONCEDENTE los bienes involucrados. Desde la fecha en que el

CONCEDENTE reciba esta última comunicación, asumirá todos los riesgos sobre dichos bienes, así como el costo de su traslado.

DEVOLUCIÓN DE LOS BIENES DE LA CONCESION DURANTE LA ETAPA INTEGRAL

5.33 A partir del inicio de la Etapa Integral hasta el término de vigencia del Contrato, las Partes podrán acordar la devolución de los Bienes de la Concesión previa opinión favorable del Regulador, siempre que la devolución no esté sustentada en razones de obsolescencia. Para tal efecto, las Partes suscribirán un acuerdo y someterán el mismo a la opinión del Regulador, el que se pronunciará en un plazo máximo de quince (15) Días. De no emitir pronunciamiento en el plazo indicado se entenderá aceptada la devolución.

La devolución de los Bienes de la Concesión indicada en el párrafo anterior, deberá ser incluida en la actualización del Inventario Anual correspondiente.

DEVOLUCIÓN DE BIENES OBSOLETOS Y BIENES INUTILIZABLES

5.34 A partir del momento en que el CONCESIONARIO califique como Bien Obsoleto o Bien Inutilizable algún Bien de la Concesión (a excepción de los Bienes Históricos), el CONCESIONARIO deberá cumplir con las siguientes obligaciones:

- (i) Custodiarlo, inventararlo y proporcionarle el mantenimiento necesario a fin de evitar que sufra un deterioro mayor al proveniente de su condición de obsoleto o inutilizable y del transcurso del tiempo. Todos los costos de estas actividades serán asumidos por el CONCESIONARIO.
- (ii) En caso el CONCESIONARIO necesite utilizar los Bienes Obsoletos, ya sea íntegramente o partes de ellos para reparar y/o permitir el funcionamiento o utilización de otros Bienes de la Concesión, estará obligado a: (a) comunicar al CONCEDENTE que el Bien Obsoleto o determinados componentes de él, son de utilidad para su empleo en la reparación de otros Bienes de la Concesión y que será conservado por el CONCESIONARIO para tal fin; (b) establecer un almacén para este tipo de bienes; (c) implementar un procedimiento de control para el ingreso de cada artículo al almacén, y su retiro, en el que a través de los pedidos, se registre con precisión el trabajo en el que será utilizado.

Esta facultad no permite al CONCESIONARIO emplear los Bienes Obsoletos, o partes de ellos, para reparar y/o permitir el funcionamiento o utilización de Bienes del CONCESIONARIO o de terceros; tampoco le permite al CONCESIONARIO disponer o gravar de los mencionados Bienes de la Concesión o de sus partes.

- (iii) En caso el CONCESIONARIO decida devolver al CONCEDENTE Bienes de la Concesión Inutilizables, deberá hacerlo en buen estado de conservación y funcionamiento (salvo el deterioro proveniente de su uso ordinario) y en condiciones de uso y explotación de acuerdo a las Especificaciones Técnicas Básicas establecidas en el Anexo 6, y a los Niveles de Servicio del Anexo 7 y las indicaciones que haya efectuado el Regulador.

5.35 Dentro de los cuatro (04) meses siguientes a la fecha de la presentación del Inventario Anual correspondiente, el CONCESIONARIO, podrá solicitar la devolución de aquellos bienes, que a su criterio, hayan devenido en Bienes Obsoletos y/o Bienes Inutilizables.



Para tal efecto, el CONCEDENTE previamente deberá comunicarle por escrito el lugar, fecha y hora en que el CONCESIONARIO deberá entregarle los mencionados Bienes de la Concesión. La devolución se realizará ante Notario Público, quien extenderá un acta que deberá ser suscrita por los representantes de las Partes y del Regulador. El lugar que el CONCEDENTE señale para la entrega de los bienes deberá encontrarse dentro del Área de la Concesión. Los costos que se deriven de la devolución de los Bienes de la Concesión obsoletos serán íntegramente asumidos por el CONCESIONARIO.

- 5.36 En caso transcurriera el plazo de doscientos diez (210) Días Calendario sin que el CONCEDENTE recibiera los mencionados bienes por causas imputables al CONCEDENTE, el CONCESIONARIO deberá enviarle una comunicación, con copia al Regulador, mediante la que ponga a disposición del CONCEDENTE los Bienes de la Concesión involucrados. Desde la fecha en que el CONCEDENTE reciba esta última comunicación, asumirá todos los riesgos sobre dichos Bienes, así como el costo de su traslado.

DEVOLUCIÓN DE LOS BIENES DE LA CONCESION Y BIENES HISTÓRICOS PRODUCIDA LA CADUCIDAD DE LA CONCESIÓN

- 5.37 Producida la Caducidad de la Concesión, el CONCESIONARIO tiene la obligación de devolver al CONCEDENTE dentro de los treinta (30) Días Calendario siguientes, en un único acto, los Bienes de la Concesión y los Bienes Históricos. Los Bienes de la Concesión deberán ser devueltos en buen estado de conservación y funcionamiento (salvo el deterioro proveniente de su uso ordinario), libres de ocupantes y en condiciones de uso y explotación de acuerdo a las Especificaciones Técnicas Básicas establecidas en el Anexo 6 y las indicaciones que haya efectuado el Regulador, a excepción de los Bienes Históricos que deberán ser devueltos debidamente conservados.

El incumplimiento de dicha disposición dará lugar a la aplicación de penalidades establecidas en el Anexo 10 del presente Contrato.

- 5.38 Procederá la devolución de los Bienes de la Concesión que estén siendo utilizados a esa fecha por el CONCESIONARIO, así como aquellos que hayan sido sustituidos o repuestos con anterioridad a la Caducidad de la Concesión. Durante el acto de devolución, el CONCESIONARIO y el CONCEDENTE suscribirán la respectiva Acta de Reversión de los Bienes. En el Acta se establecerá la descripción del objeto de la devolución, especificando en general, o para cada uno de sus componentes: sus características, ubicación, estado de conservación, anotaciones sobre funcionamiento o rendimiento y demás elementos de interés, a excepción de los Bienes Históricos, los cuales deberán ser devueltos en las condiciones en que fueron entregados, conforme al Inventario Inicial, o conforme a las mejoras que hayan sido aprobadas previamente por el CONCEDENTE y/o las Autoridades Gubernamentales competentes.



- 5.39 Formará parte del Acta de Reversión de los Bienes el listado de Bienes de la Concesión del Inventario Final y el listado de los Bienes Históricos, así como cualquier otro elemento que ayude a interpretar el objeto devuelto y su condición de estado. Dentro de los elementos interpretativos podrán incluirse planos, fotografías o esquemas.
- 5.40 El Acta de Reversión de los Bienes se suscribirá en tres (03) originales, uno de los cuales será entregado al Regulador y los otros a las Partes.

TRANSFERENCIA DE LOS BIENES DEL CONCESIONARIO

- 5.41 Mediante el presente Contrato, el CONCESIONARIO otorga a favor del CONCEDENTE una opción de compra irrevocable respecto de los Bienes del Concesionario, de modo que en caso de ejercicio de la opción por parte del CONCEDENTE, la propiedad de dichos bienes será automáticamente transferida a su favor conforme a los términos y condiciones establecidos en las Cláusulas siguientes.
- 5.42 El ejercicio de la opción podrá efectuarse en cualquier momento a partir del último Año de la Concesión y hasta en un plazo máximo de treinta (30) Días contados desde la fecha de Caducidad de la Concesión. En el caso de Caducidad de la Concesión de manera anticipada, por cualquiera de las causales previstas en este Contrato, el ejercicio de la opción podrá efectuarse hasta en un plazo máximo de tres (03) meses contados desde la fecha de Caducidad de la Concesión.
- 5.43 El CONCEDENTE tendrá el derecho a ejercer la opción por uno o más de los Bienes del Concesionario, a su solo criterio y decisión.
- 5.44 El ejercicio de la opción surtirá efecto en la fecha de Caducidad de la Concesión o en el día siguiente al ejercicio de la opción, lo que ocurra después. En dicha fecha los Bienes del Concesionario se considerarán obligatoria y automáticamente transferidos a favor del CONCEDENTE.
- 5.45 La opción se deberá ejercer por escrito, mediante carta notarial dirigida al domicilio del CONCESIONARIO, conforme a la sección XXI de este Contrato.
- 5.46 El costo del o de los bienes objeto de la opción será aquél que determine un perito, que haya sido elegido de común acuerdo por las Partes. En caso que las Partes no se pongan de acuerdo, cada una de ellas presentará una terna de peritos, de las cuales el Regulador seleccionará a un perito. Los costos que irrogue la designación de dicho perito serán asumidos por el CONCEDENTE.
- 5.47 La transferencia en propiedad a favor del CONCEDENTE de los bienes que hubiesen sido objeto de la opción, deberá realizarse libre de cualquier carga o gravamen o la liberación de dicho gravamen será de responsabilidad y costo del CONCESIONARIO.
- 5.48 El costo deberá ser pagado por el CONCEDENTE en un plazo no mayor de ciento veinte (120) Días Calendario contados a partir de la fecha en que surta efecto la opción. El CONCEDENTE se obliga a obtener las autorizaciones que resulten necesarias para permitir el cabal y oportuno cumplimiento de esta obligación.
- 5.49 Los bienes adquiridos por el CONCEDENTE como consecuencia del ejercicio de la opción deberán ser puestos a disposición del CONCEDENTE en la fecha en que surta efecto la opción. En cualquier caso el CONCESIONARIO se obliga a cuidar y mantener los bienes hasta su entrega efectiva al CONCEDENTE.
- 5.50 Los tributos que pudieran gravar la opción o la transferencia de los bienes del CONCESIONARIO a favor del CONCEDENTE serán de cuenta y cargo de quien corresponda según las Leyes y Disposiciones Aplicables.
- 5.51 El otorgamiento de la opción a favor del CONCEDENTE se realiza a título gratuito, sin perjuicio de la obligación de pago de los bienes objeto de opción conforme a lo establecido en la presente sección.



- 5.52 Sin perjuicio de lo indicado en las Cláusulas anteriores, el CONCESIONARIO está obligado a poner a disposición del CONCEDENTE los Bienes del Concesionario, para su explotación por parte del CONCEDENTE, desde la fecha de Caducidad de la Concesión y hasta la fecha en que surta efecto la opción o en que venza el plazo para su ejercicio. En este supuesto, el CONCEDENTE pagará al CONCESIONARIO una renta mensual, equivalente al 0.5% del valor determinado por el perito.

DEFENSAS POSESORIAS

- 5.53 El CONCESIONARIO tiene la obligación de ejercitar las siguientes modalidades de defensa posesoria a partir de la Toma de Posesión, tanto para el caso de intento de usurpación del área comprometida en el Área de la Concesión, como en el caso de actividades incompatibles con el buen uso de dicha área por parte de terceros, siempre que el CONCEDENTE efectivamente le hubiese entregado dichas áreas desocupadas al CONCESIONARIO:

- a) Defensa posesoria extrajudicial, utilizada para repeler la fuerza que terceros empleen contra el CONCESIONARIO y poder mantener indemne o recobrar los Bienes de la Concesión, sin intervalo de tiempo, si fuere desposeído, pero absteniéndose siempre del empleo de vías de hecho no justificadas por las circunstancias.
- b) Defensa posesoria judicial, que el CONCESIONARIO deberá ejercitar, en caso que recaiga sobre la Concesión cualquier afectación, desposesión, ocupación, usurpación, etc., comunicar al CONCEDENTE y al Regulador dichos hechos y hacer uso de los mecanismos y recursos judiciales que le permitan mantener indemne el derecho del CONCEDENTE sobre los Bienes de la Concesión.

El incumplimiento de dicha disposición dará lugar a la aplicación de penalidades establecidas en el Anexo 10 del presente Contrato.

- 5.54 El ejercicio de las defensas antes descritas no exime de responsabilidad al CONCESIONARIO, el cual, ante un supuesto como los descritos en el párrafo precedente, deberá coordinar inmediatamente con el CONCEDENTE la interposición de las acciones legales que el CONCESIONARIO deberá entablar a fin de mantener indemne el derecho del CONCEDENTE sobre los Bienes de la Concesión, siempre que estos reclamos se originen en hechos ocurridos después de la transferencia de dichos bienes al CONCESIONARIO.

SECCION VI: DE LAS INVERSIONES

DE LAS INVERSIONES OBLIGATORIAS

- 6.1 Las Inversiones Obligatorias, su Integración, las Pruebas de Puesta en Marcha, la Puesta en Operación Comercial, de manera directa o indirecta, y la explotación, son responsabilidad del CONCESIONARIO y deberán ser ejecutadas conforme al EDI de Obras y/o al EDI de Material Rodante, según corresponda, asumiendo plena responsabilidad por los resultados, y asegurando su funcionamiento conforme a los Niveles de Servicio a que se refiere el Anexo 7.

El Contrato de Construcción, el Contrato de Asesoría Ferroviaria, el Contrato de Provisión de Material Rodante, el Contrato de Operación, el Contrato de Asistencia Técnica en Operación y cualquier otro contrato que deba suscribir el CONCESIONARIO con terceros para cumplir con las obligaciones de la Concesión,



son de exclusiva responsabilidad del CONCESIONARIO. Los incumplimientos o errores del Constructor, del Asesor Ferroviario, del Proveedor de Material Rodante, del Operador, del Asesor Técnico en Operación, de las consultoras, o de otras partes en dichos contratos, no son oponibles ante el CONCEDENTE para justificar incumplimientos de este Contrato, por lo que le serán aplicables las penalidades establecidas en el Anexo 10 del presente Contrato.

Disposiciones comunes

6.2 Durante todo el Plazo de la Concesión, el CONCESIONARIO garantizará al CONCEDENTE que el Proyecto, incluyendo las Inversiones Obligatorias, cumplirá con lo siguiente:

- (i) se ajustará a las Especificaciones Técnicas Básicas y Buenas Prácticas de Ingeniería y Construcción, Leyes y Disposiciones Aplicables y Niveles de Servicio
- (ii) se ajustará a las características técnicas y tecnológicas cuyo diseño, selección, planes, protocolos de pruebas, verificación, validación e integración de cada uno de los componentes, subsistemas y sistemas corresponden a un sistema ferroviario integral
- (iii) estará libre de defectos de diseño, de fabricación, de construcción, de funcionamiento o de operación
- (iv) contará con certificados de garantía y de calidad que permitan satisfacer las condiciones operacionales y Niveles de Servicio requeridos
- (v) cumplirá las normas UNE-UN 50001, UNE-UN 50126; UNE-UN 50128, UNE-UN 50129 (RAMS), American Railway Engineering and Maintenance of Way Association (AREMA), la Association of American Railroads (AAR), la Union Internationale des Chemins de Fer (UIC), Track Safety Standards (FRA), y
- (vi) no infringirá, violará o constituirá apropiación indebida de secreto comercial, derecho privilegiado, patente, derecho de autor, marca comercial u otra propiedad o derecho intelectual que impida la ejecución y supervisión de las Inversiones Obligatorias y la Explotación del Proyecto y cada una de sus actividades y procesos que la conforman.

Sin perjuicio de la ejecución de las Inversiones Obligatorias, el CONCESIONARIO deberá realizar aquellas inversiones que resulten necesarias para cumplir con los Niveles de Servicio.

Programa de control de calidad de las Obras

A la presentación del EDI de Obras para el Tramo 1, el CONCESIONARIO presentará al CONCEDENTE para su aprobación y al Regulador para opinión previa, el programa de control de calidad de las Obras, siguiendo lo establecido en las normas citadas en el Anexo N° 6 – Especificaciones Técnicas Básicas del presente Contrato, a fin de garantizar que los materiales, la construcción y equipamientos, sean de la calidad requerida por las Especificaciones Técnicas Básicas para el Proyecto.

El Regulador en un plazo no mayor a diez (10) Días deberá remitir su opinión al CONCEDENTE. Asimismo, el CONCEDENTE deberá emitir su pronunciamiento en



un plazo de diez (10) Días contados a partir de la fecha de recepción de la opinión previa del Regulador o de vencido el plazo para emitirla.

En caso existan observaciones formuladas por el CONCEDENTE, el CONCESIONARIO dispondrá de un plazo máximo de diez (10) Días para subsanarlas, contados desde la fecha de recepción de dichas observaciones. La subsanación deberá ser remitida tanto al CONCEDENTE como al Regulador. El Regulador contará con un plazo de cinco (05) Días para emitir su opinión la cual deberá ser remitida al CONCEDENTE, quien deberá pronunciarse en un plazo no mayor de cinco (05) Días.

Una vez que el programa sea aprobado por el CONCEDENTE, éste será de cumplimiento obligatorio para el CONCESIONARIO y corresponderá al Regulador supervisar su implementación.

DEL ESTUDIO DEFINITIVO DE INGENIERÍA (EDI)

- 6.3 Los EDI deberán ser elaborados, conforme a las Especificaciones Técnicas Básicas, al Contrato, a las Leyes y Disposiciones Aplicables y a las Buenas Prácticas de Ingeniería y Construcción, considerando el procedimiento establecido en la presente Cláusula.

En este sentido, la evaluación que el Regulador y el CONCEDENTE hagan de los EDI tiene por finalidad analizar si lo desarrollado por el CONCESIONARIO se ajusta a lo requerido en la presente Cláusula. Corresponde al CONCEDENTE, aprobar los EDI previa opinión técnica del Regulador.

- 6.4 Cualquier aprobación del CONCEDENTE respecto de los EDI no debe interpretarse como un traslado de responsabilidad del diseño, el cual es competencia y responsabilidad del CONCESIONARIO, por lo que no se limita sólo a la ejecución de las Obras y a la Provisión de Material Rodante, sino que la responsabilidad del CONCESIONARIO es de resultado, e incluye el diseño, y funcionamiento de las Inversiones Obligatorias, que permitan la prestación del Servicio de Transporte Ferroviario, en los términos y condiciones previstos en el Contrato.
- 6.5 Durante la elaboración del EDI, el CONCESIONARIO deberá proporcionar al CONCEDENTE y al Regulador, toda la información que éstos soliciten y facilitarles el acceso a las actividades y estudios que el CONCESIONARIO realice para este fin, en tanto dicha información y acceso tengan relación directa con la elaboración del EDI.

El CONCEDENTE y el Regulador podrán solicitar al CONCESIONARIO información adicional relacionada a los documentos requeridos, la cual deberá ser presentada en un plazo acorde con el tipo de información solicitada, que no será mayor de cinco (05) Días, contados a partir de la fecha en que el Regulador o CONCEDENTE haya formulado por escrito la solicitud correspondiente. El referido plazo podrá ser ampliado por el CONCEDENTE o el Regulador, a solicitud del CONCESIONARIO, dependiendo de la complejidad de la información requerida.

Los EDI de Obras a ser elaborados por el CONCESIONARIO deberán incluir las fórmulas polinómicas que permitan el ajuste por precios de los Hitos correspondientes, en la moneda que corresponda, según la estructura de costos. La elaboración de dichas fórmulas polinómicas deberá ajustarse a las Leyes y Disposiciones Aplicables.



Los componentes mínimos que se deben incluir en las fórmulas polinómicas de los EDI, según corresponda:

- Costo de mano de obra
- Costos de materiales de construcción
- Costos de equipos
- Gastos generales

6.8 El CONCESIONARIO, previamente al inicio de la ejecución de las Inversiones Obligatorias deberá contar, según corresponda, con el EDI de Obras del Tramo 1 y/o el EDI de Material Rodante debidamente aprobados, así como con la certificación ambiental a que se hace referencia en la Cláusula 13.3.

Procedimiento para la presentación y aprobación EDI de Obras y el EDI de Material Rodante

6.9 El CONCESIONARIO deberá presentar, en medio magnético y físico, los EDI de Obras y el EDI de Material Rodante, al CONCEDENTE para su aprobación, con copia al Regulador para su opinión, conforme a lo siguiente:

- En un plazo máximo de seis (06) meses contados desde la Fecha de Cierre:
 - El EDI de Obras para el Tramo 1, y
 - El EDI de Material Rodante Adquirido
- En un plazo máximo de doce (12) meses contados desde la Fecha de Cierre, el EDI de Obras para el Tramo 2.

6.10 El Regulador emitirá su opinión sobre la materia disponiendo de un plazo máximo de quince (15) Días de recibido el EDI correspondiente, la cual deberá ser remitida al CONCEDENTE para su evaluación, con copia al CONCESIONARIO para conocimiento.

6.11 El CONCEDENTE dispondrá de un plazo máximo de quince (15) Días, a partir de recibida la opinión del Regulador o de vencido el plazo para emitirla, para aprobarlo o para emitir las observaciones correspondientes, indicando la Especificación Técnica Básica y/o la Cláusula contractual y/o la norma incumplida, de ser el caso. En caso el CONCEDENTE no se pronuncie en el plazo señalado, se entenderá denegado el EDI presentado.



6.12 En caso existan observaciones formuladas por el CONCEDENTE, el CONCESIONARIO dispondrá de un plazo máximo de diez (10) Días para subsanarlas, contados desde la fecha de recepción de dichas observaciones. La subsanación deberá ser remitida tanto al CONCEDENTE como al Regulador. El Regulador contará con un plazo de diez (10) Días para emitir su opinión la cual deberá ser remitida al CONCEDENTE, quien deberá pronunciarse en un plazo no mayor de diez (10) Días. En caso el CONCEDENTE no se pronuncie en el plazo señalado, el EDI presentado, se entenderá por denegado.



6.13 El atraso en la entrega y/o en la subsanación de observaciones al respectivo EDI dentro de los plazos máximos establecidos en la presente Cláusula, dará lugar a la aplicación de penalidades, conforme a lo previsto en el Anexo 10 del presente Contrato.

6.14 Si el CONCESIONARIO y el CONCEDENTE no llegaran a un acuerdo respecto de la subsanación de las observaciones efectuadas al EDI, cualquiera de las Partes antes mencionadas podrá solicitar que la controversia sea dirimida por peritaje técnico.

Para la elección del perito, en un plazo máximo de quince (15) Días, contados desde la solicitud antes referida, el CONCEDENTE y el CONCESIONARIO propondrán, cada uno, dos (02) entidades de reconocido prestigio nacional o internacional para realizar el peritaje.

De estas cuatro (04) entidades, en un plazo máximo de quince (15) Días, el Regulador elegirá, a según su leal saber y entender, a la entidad que actuará en calidad de Perito, lo cual deberá notificar a las Partes de manera simultánea. La decisión del Regulador no será sujeta a impugnación o cuestionamiento alguno.

En un plazo máximo de siete (07) Días, el CONCESIONARIO deberá suscribir el contrato correspondiente. En este caso, el pago del total de los honorarios estará a cargo del CONCESIONARIO.

El perito no podrá tener vinculación económica ni deberá estar prestando directamente ni indirectamente algún tipo de servicios a favor de las Partes, sus accionistas o Empresas Vinculadas, en el Perú o en el extranjero. Esta limitación deberá abarcar desde el año anterior al que se seleccione al perito, hasta un año posterior a la culminación del peritaje.

Las Partes reconocen que el peritaje se realiza a mero arbitrio del perito, no siendo impugnabile, salvo que se pruebe la mala fe del mismo. La resolución que emita el perito se limitará a determinar si las observaciones han sido subsanadas y deberá efectuarse en un plazo no mayor de diez (10) Días Calendario desde la designación correspondiente.

La resolución del perito será final e inapelable por las Partes y los costos y costas derivados del peritaje serán asumidos por la Parte vencida. En caso que el resultado del peritaje sea adverso para el CONCESIONARIO, éste deberá abonar las penalidades correspondientes, así como presentar una nueva subsanación a la observación, de tal forma que ésta se ajuste a las Especificaciones Técnicas Básicas, al Contrato y la normatividad vigente.

- 6.15 Si durante la ejecución de las Obras, el CONCESIONARIO determina la necesidad de incorporar una variación al EDI aprobado, éstas modificaciones deberán ajustarse al Anexo N° 6 de las Especificaciones Técnicas Básicas, al Anexo N° 7 de Niveles de Servicio, al Contrato y la normatividad vigente, sin que ello implique reconocimiento de compensaciones económicas y de plazos adicionales a favor del CONCESIONARIO, aplicando el procedimiento a que se hace referencia en las Cláusulas 6.10 a 6.14 de la presente Sección.



Cronograma detallado

- 6.16 El CONCESIONARIO deberá presentar, en medio magnético y físico, como parte de los EDI, un cronograma detallado que incluya tiempos de los Hitos de Obra de cada uno de los Tramos y los Hitos de Provisión de Material Rodante, hasta su culminación, el cual no deberá exceder los plazos máximos establecidos en el presente Contrato para la ejecución de las Inversiones Obligatorias.



- 6.17 El CONCESIONARIO podrá realizar modificaciones al cronograma detallado, durante la ejecución de Inversiones Obligatorias, debiendo para tal efecto contar con la opinión previa del Regulador y la consecuente aprobación del CONCEDENTE. Para la aprobación de la modificación del cronograma detallado será de aplicación el procedimiento establecido en las Cláusulas 6.10 a 6.14.

EJECUCIÓN DE INVERSIONES OBLIGATORIAS

Libro de Obra

- 6.18 A partir del inicio de la ejecución de las Obras, el CONCESIONARIO se obliga a abrir y mantener un libro de obra. En dicho libro de obra se anotarán los hechos más importantes durante la ejecución de las mismas, incluyendo entre otros: relación de materiales que se estén empleando, relación de proveedores y subcontratistas; copia de resultados de Pruebas de Puesta en Marcha, copia de comunicaciones entre el CONCESIONARIO y el Regulador; copia de informes de avance de obra; copia del cumplimiento del calendario de avance de obra; relación de los eventos que han afectado el cumplimiento del calendario de avance de obra; y cualquier otra información útil para documentar la ejecución de Inversiones Obligatorias. Se anotarán, por último, las condiciones en que se ponen en servicio las Inversiones Obligatorias.
- 6.19 El Libro de Obra deberá llevarse en original. Adicionalmente, se deberán tener tres (3) juegos de copias, a ser distribuidas de acuerdo a lo establecido en el párrafo siguiente. Las páginas del libro de obras deberán estar legalizadas notarialmente, numeradas correlativamente

El CONCEDENTE y el Regulador, tendrán libre acceso al libro de obra durante la ejecución de Inversiones Obligatorias. Una vez iniciada la Etapa Integral, el original y una (1) copia serán entregados al CONCEDENTE, dentro de los treinta (30) Días Calendario desde el inicio de la Etapa Integral, quedando un juego de copias en poder del CONCESIONARIO y otro en poder del Regulador.

Ejecución de Obras

6.20 Las Obras se ejecutarán de la siguiente manera:

- (i) El Tramo 1 deberá iniciarse a más tardar a los Treinta (30) Días Calendario contados a partir del momento en que se cumplan todas y cada una de las siguientes condiciones:
- a) Se haya suscrito el Acta Integral de Entrega de los Bienes, de acuerdo a lo indicado en la Cláusula 5.11 y siguientes.
 - b) El CONCESIONARIO haya obtenido la aprobación del EDI del Tramo 1 y del EDI de Material Rodante Adquirido, de acuerdo a lo indicado en esta Sección;
 - c) El CONCESIONARIO haya obtenido la certificación ambiental correspondiente;
 - d) El CONCESIONARIO haya obtenido el Cierre Financiero, de acuerdo a lo indicado en la Cláusula 10.1. a 10.4, según corresponda.
 - e) El CONCESIONARIO haya contratado las pólizas de seguros a que se refiere la Cláusula 12.3.
 - f) El CONCESIONARIO haya cumplido con la constitución del Fideicomiso de Administración, según lo indicado en la Anexo 5.

Asimismo, el CONCESIONARIO deberá haber dado cumplimiento a todas las obligaciones que le correspondan, de acuerdo a lo previsto en las Leyes y Disposiciones Aplicables.

El plazo máximo de ejecución de las Obras del Tramo 1 será de dieciocho (18) meses contados desde el inicio de la ejecución de las Obras de dicho Tramo.



(ii) La ejecución de las Obras del Tramo 2 deberá iniciarse a más tardar a los Treinta (30) Días Calendario contados a partir del momento en que se cumplan todas y cada una de las siguientes condiciones:

- a) Se haya suscrito el Acta de Aceptación de las Obras del Tramo 1.
- b) El CONCESIONARIO haya obtenido la aprobación del EDI del Tramo 2, de acuerdo a lo indicado en esta Sección;
- c) El CONCESIONARIO haya contratado las pólizas de seguros a que se refiere la Cláusula 12.3.

Asimismo, el CONCESIONARIO deberá haber dado cumplimiento a todas las obligaciones que le correspondan, de acuerdo a lo previsto en las Leyes y Disposiciones Aplicables.

El plazo máximo de ejecución de las Obras del Tramo 2 será de dieciocho (18) meses contados desde el inicio de la ejecución de las Obras de dicho Tramo.

- 6.21 El plazo máximo para la culminación de la totalidad de las Obras de los dos (2) Tramos será de cuatro (04) años contados a partir de la Fecha de Cierre, salvo que medie una declaración de Suspensión de Obligaciones o que se apruebe una ampliación del plazo conforme a la Cláusula 6.25 y 6.49. Dicho plazo incluye la culminación de las Pruebas de Puesta en Marcha.
- 6.22 El CONCESIONARIO deberá cumplir con el cronograma detallado establecido en el EDI correspondiente.
- 6.23 Sin perjuicio de lo indicado en los párrafos precedentes, el plazo para la culminación de las Obras no será prorrogado, salvo que el retraso se deba a razones no imputables al CONCESIONARIO. En dicho caso, el CONCESIONARIO podrá solicitar una ampliación de plazo proporcional a dicha demora. La ampliación y/o modificación de plazo que sea aprobada, podrá generar modificaciones al cronograma detallado el cual deberá contar con opinión favorable del Regulador y aprobación del CONCEDENTE.

Ampliación del Plazo de ejecución de Obras

- 6.24 El CONCESIONARIO podrá solicitar al CONCEDENTE, con copia al Regulador, la ampliación o prórroga del plazo total para la ejecución de las Obras, la misma que deberá estar debidamente fundamentada.

Las solicitudes de ampliación de plazo se sujetarán al siguiente procedimiento:

- a) El CONCESIONARIO, deberá anotar en el Libro de Obra las circunstancias que a su criterio ameriten ampliación de plazo para la culminación del total de las Obras.
- b) El CONCESIONARIO deberá presentar la solicitud correspondiente al CONCEDENTE, con copia al Regulador, debidamente sustentada, incluyendo el nuevo Cronograma Detallado.
- c) El Regulador emitirá su opinión sobre dicha ampliación al CONCEDENTE, en un plazo máximo de diez (10) Días contados desde la recepción de la solicitud.
- d) Una vez recibida la opinión del Regulador, el CONCEDENTE resolverá sobre la ampliación solicitada en un plazo máximo de diez (10) Días. De no existir pronunciamiento alguno por parte del CONCEDENTE, dentro del plazo mencionado anteriormente, se considerará denegada la solicitud.



- 6.25 En el supuesto que el inicio o el avance de las Obras se retrasara por un hecho imputable al CONCEDENTE o por Fuerza Mayor o caso fortuito, el CONCESIONARIO tendrá derecho a solicitar la Suspensión de Obligaciones, de conformidad con lo establecido en la Sección XVII del presente Contrato.

Interferencias

- 6.26 La liberación de Interferencias serán de cargo y costo del CONCEDENTE, incluidas aquellas que provengan de las áreas optimizadas a solicitud del CONCEDENTE.
- 6.27 Excepcionalmente, por razones debidamente justificadas, el CONCEDENTE podrá encargar al CONCESIONARIO el proyecto y/o retiro y/o reubicación y/o reposición de las Interferencias, así como aquellas obligaciones vinculadas a esa labor, las que serán financiadas por el CONCEDENTE con sus propios recursos. Para tales fines se suscribirá un acuerdo, el cual deberá establecer como mínimo lo siguiente: (i) tipo de interferencia, (ii) el grado de obstrucción al Proyecto, (iii) actividades a realizar y obligaciones entre las partes, (iv) el tiempo estimado para la liberación de las Interferencias, y (v) el presupuesto y la forma de pago.
- 6.28 En caso la liberación de las Interferencias sea realizada por el CONCESIONARIO, éste llevará a cabo los desvíos de tráfico, desvíos provisionales y/o autorizaciones para realizar las obras pertinentes para la liberación de las mismas, en coordinación con los operadores de servicios públicos y el CONCEDENTE, según corresponda, incluyendo dichas actividades en el presupuesto respectivo.

Por otra parte, si se diera una demora en el retiro de las Interferencias por causas no imputables al CONCESIONARIO, éste podrá invocar la Suspensión de Obligaciones de acuerdo a lo dispuesto en el literal d) de la Cláusula 17.1 del presente Contrato.

Interferencias adicionales

- 6.29 Si en el EDI aprobado o durante la ejecución de Obras el CONCESIONARIO identifica Interferencias en el Área de la Concesión adicionales a las liberadas o identificadas por el CONCEDENTE, que afecten el desarrollo de las Obras, éste deberá presentar su solicitud de ampliación de plazos al CONCEDENTE con copia al Regulador, adjuntando un informe que sustente: (i) tipo de interferencia, (ii) el grado de obstrucción al Proyecto, (iii) el tiempo estimado para la liberación del área, y (iv) el costo que demandará la liberación de las mismas.

A tal efecto, en un plazo máximo de diez (10) Días, el Regulador emitirá su opinión sobre la materia, la cual deberá ser remitida al CONCEDENTE. El CONCEDENTE dispondrá de un plazo máximo de diez (10) Días, a partir de recibida la opinión del Regulador, para aprobarlo o para emitir las observaciones correspondientes. En caso el CONCEDENTE no se pronuncie en el plazo señalado, se entenderá por denegada la solicitud.

En caso existan observaciones formuladas por el CONCEDENTE, el CONCESIONARIO dispondrá de un plazo máximo de cinco (05) Días para subsanarlas contados desde la fecha de recepción de dichas observaciones. La subsanación deberá ser remitida tanto al CONCEDENTE como al Regulador. El Regulador contará con un plazo de cinco (05) Días para emitir su opinión la cual deberá ser remitida al CONCEDENTE, quien deberá pronunciarse en un plazo no mayor de tres (03) Días.



En caso el CONCEDENTE no se pronuncie en el plazo señalado, la solicitud se entenderá por denegada.

- 6.30 En caso que la solicitud haya sido denegada por el CONCEDENTE, el CONCESIONARIO podrá comunicar al CONCEDENTE, con copia al Regulador, su decisión de consultar a un perito, dentro de los tres (03) primeros Días de recibido el rechazo, debiendo seguirse el procedimiento que se detalla en la presente cláusula.

El perito deberá pronunciarse sobre la razonabilidad y los aspectos técnicos y económicos relativos a la Interferencia Adicional.

Para la elección del perito, en un plazo máximo de diez (10) Días, contados desde la fecha de comunicada la decisión de acogerse a un peritaje, el CONCEDENTE y el CONCESIONARIO propondrán al Regulador, cada uno, dos (02) entidades de reconocido prestigio nacional o internacional para realizar el peritaje. De estas cuatro (04) entidades, en un plazo máximo de diez (10) Días, el Regulador elegirá, según su leal saber y entender, a la entidad que actuará en calidad de perito, lo cual deberá notificar a las Partes de manera simultánea. En un plazo máximo de siete (07) Días, el CONCESIONARIO deberá suscribir el contrato correspondiente. En este caso, el pago del total de los honorarios estará a cargo de la Parte vencida. La decisión del Regulador no será sujeta a impugnación o cuestionamiento alguno.

El perito no podrá tener vinculación económica ni deberá estar prestando directamente ni indirectamente algún tipo de servicios a favor de las Partes, sus accionistas o Empresas Vinculadas, en el Perú o en el extranjero. Esta limitación deberá abarcar desde el año anterior al que se seleccione al perito, hasta un año posterior a la culminación del peritaje. Las Partes reconocen que el peritaje se realiza a mero arbitrio del perito, no siendo impugnable, salvo que se pruebe la mala fe del mismo.

- 6.31 La ejecución de las Interferencias adicionales deberán ser financiadas por el CONCESIONARIO y posteriormente serán pagadas por el CONCEDENTE en un plazo máximo de doce (12) meses de aprobada la solicitud.
- 6.32 El CONCEDENTE hará sus mejores esfuerzos para que el CONCESIONARIO logre la liberación de las Interferencias Adicionales que se requieran para la continuidad de la ejecución de las Obras en el Área de la Concesión que corresponda, siempre y cuando el CONCESIONARIO cumpla con los requisitos establecidos en las Leyes y Disposiciones Aplicables.
- 6.33 Por otra parte, si se diera una demora en el retiro de las Interferencias Adicionales por causas no imputables al CONCESIONARIO, éste podrá invocar la Suspensión de Obligaciones de acuerdo a lo dispuesto en el literal d) de la Cláusula 17.1 del presente Contrato.

Evento Geológico

- 6.34 El CONCEDENTE asumirá únicamente los costos adicionales que surjan de ocurrencia(s) reconocida(s) como Evento Geológico, siempre que: (i) ésta(s) no sea(n) imputable(s) al CONCESIONARIO, y (ii) produzcan demoras imprevisibles en las actividades de ejecución de las Obras directamente afectadas, y (iii) hayan demandado la implementación de medidas de mitigación. Sin perjuicio que los Eventos Geológicos sean reconocidos y pagados posteriormente por el CONCEDENTE, el



CONCESIONARIO será responsable de financiar y superar de manera inmediata los Eventos Geológicos que se presenten durante la ejecución de las Obras.

En tal sentido y siempre que no hayan sido identificadas en el Proyecto Referencial, se considerarán ocurrencias susceptibles de ser reconocidas como Evento Geológico, aquellas cuya intervención requieran movimiento de tierras en volúmenes superiores a los metros cúbicos (m3), y motivadas de manera individual o conjunta, por las siguientes causas, entre otras:

- Presencia de nivel freático superiores a los identificados
- Existencia de cavidades artificiales o antrópicas no detectadas
- Presencia de fallas tectónicas activas no identificadas
- Deslizamiento de los taludes por cizallamiento no detectados
- Caída de bloques,
- Caída de derrubios
- Socavación de taludes inferiores
- Hundimientos de plataforma
- Desplazamiento de secciones de tierra
- Elevación del nivel de agua en el cauce del río

Dichas ocurrencias, para ser reconocidas como Evento Geológico, necesariamente deberán generar mayores costos por:

- Colapso del terreno sobre el cual se apoya la plataforma de la Vía Férrea que impida la continuidad de la ejecución de las Obras en más de un (01) kilómetro, e
- Implementación de medidas especiales y ampliación de los plazos inicialmente establecido en el cronograma de Obras.

6.35 Si durante la ejecución de las Obras se configura alguna ocurrencia que a entender del CONCESIONARIO constituya un Evento Geológico, el CONCESIONARIO deberá comunicar al CONCEDENTE, al siguiente Día, de dicha ocurrencia.

Posteriormente, hasta los diez (10) Días siguientes de la comunicación antes citada, deberá presentar una solicitud de reconocimiento de Evento Geológico al CONCEDENTE con copia al Regulador, en la cual deberá fundamentar como mínimo:

- a) La fecha y la(s) ocurrencia(s)
- b) El grado de impacto de la(s) ocurrencia(s), detalles y sustento de la diferencia entre lo previsible, identificado en el Proyecto Referencial, y la(s) ocurrencia(s) presentada(s)
- c) El plazo estimado para superar la(s) ocurrencia(s), el mismo que deberá adicionarse al inicialmente establecido para la obligación en cuestión
- d) Justificación de las medidas de mitigación adoptadas así como aquellas de carácter especial que se requieran implementar para superar la(s) ocurrencia(s)
- e) Un Informe Técnico-Económico que contenga entre otros elementos, las variaciones del rendimiento de ejecución de las Obras, el presupuesto o valorización de la(s) ocurrencia(s)
- f) Sustento sobre la necesidad de cambiar el procedimiento constructivo contemplado en el EDI de Obras
- a) Sustento sobre la necesidad de adquisición de nuevos predios, en caso corresponda. En este supuesto, el CONCESIONARIO deberá cumplir con lo



dispuesto en el Decreto Legislativo N° 1192, o norma que la modifique o sustituya

- g) Sustento sobre la implementación de medidas de mitigación ambiental, en caso corresponda
- h) Otras acciones derivadas de la ocurrencia.

6.36 El Regulador contará con un plazo no mayor a cinco (05) Días, de recibida la referida solicitud para emitir su opinión al CONCEDENTE. En un plazo no mayor de cinco (05) Días de recibida la opinión del Regulador o de vencido el plazo para emitirla, el CONCEDENTE se pronunciará sobre la solicitud presentada.

En caso existan observaciones formuladas por el CONCEDENTE o el Regulador, el CONCESIONARIO dispondrá de un plazo máximo de cinco (05) Días para subsanarlas, contados desde la fecha de recepción de dichas observaciones. La subsanación deberá ser remitida tanto al CONCEDENTE como al Regulador. El Regulador contará con un plazo de tres (03) Días para emitir su opinión la cual deberá ser remitida al CONCEDENTE, quien deberá pronunciarse en un plazo no mayor de cinco (05) Días.

6.37 En caso que la solicitud de reconocimiento de Evento Geológico haya sido denegada por el CONCEDENTE, el CONCESIONARIO podrá comunicar al CONCEDENTE, con copia al Regulador, su decisión de consultar a un perito, dentro de los tres (03) primeros Días de recibido el rechazo, debiendo seguirse el procedimiento que se detalla en la presente cláusula.

Para la elección del perito, en un plazo máximo de quince (15) Días, contados desde la solicitud antes referida, el CONCEDENTE y el CONCESIONARIO propondrán, cada uno, dos (02) entidades de reconocido prestigio nacional o internacional para realizar el peritaje.

De estas cuatro (04) entidades, en un plazo máximo de quince (15) Días, el Regulador elegirá, a según su leal saber y entender, a la entidad que actuará en calidad de Perito, lo cual deberá notificar a las Partes de manera simultánea. La decisión del Regulador no será sujeta a impugnación o cuestionamiento alguno.

En un plazo máximo de siete (07) Días, el CONCESIONARIO deberá suscribir el contrato correspondiente. En este caso, el pago del total de los honorarios estará a cargo del CONCESIONARIO.

El perito no podrá tener vinculación económica ni deberá estar prestando directamente ni indirectamente algún tipo de servicios a favor de las Partes, sus accionistas o Empresas Vinculadas, en el Perú o en el extranjero. Esta limitación deberá abarcar desde el año anterior al que se seleccione al perito, hasta un año posterior a la culminación del peritaje.

El perito deberá pronunciarse sobre la razonabilidad y los aspectos técnicos y económicos relativos al reconocimiento de la ocurrencia como Evento Geológico.

Las Partes reconocen que el peritaje se realiza a mero arbitrio del perito, no siendo impugnabile, salvo que se pruebe la mala fe del mismo. La resolución que emita el perito se limitará a determinar si las observaciones han sido subsanadas y deberá efectuarse en un plazo no mayor de diez (10) Días Calendario desde la designación correspondiente.



La resolución del perito será final e inapelable por las Partes y los costos y costas derivados del peritaje serán asumidos por la Parte vencida. En caso que el resultado del peritaje sea adverso para el CONCESIONARIO, éste deberá abonar las penalidades correspondientes, así como presentar una nueva subsanación a la observación, de tal forma que ésta se ajuste a las Especificaciones Técnicas Básicas, al Contrato y la normatividad vigente.

- 6.38 Luego de la aprobación de la solicitud de reconocimiento de Evento Geológico, ésta será pagada por el CONCEDENTE en el siguiente ejercicio presupuestal del CONCEDENTE.

En caso que el Evento Geológico requiera la suspensión de alguna o todas las obligaciones del CONCESIONARIO, éste deberá seguir el procedimiento contemplado en la Sección XVII.

Hito de Obra

- 6.39 El CONCESIONARIO se obliga a ejecutar las Obras de acuerdo a lo establecido en el EDI de Obras, incluyendo los cronogramas y plazos de ejecución de los Hitos de Obra, los cuales tienen un presupuesto no menor al 10% de las Inversiones Obligatorias de cada Tramo, según corresponda.
- 6.40 El Procedimiento para el reconocimiento de los Hitos de Obra se establece en la en el Anexo 5 del presente Contrato.

Plan de Desvíos

- 6.41 En caso que las Obras en las zonas urbanas y/o rurales afecten el libre tránsito de vehículos motorizados y no motorizados, el CONCESIONARIO será responsable de la elaboración, tramitación, gestión y el cumplimiento del plan de desvíos, así como los costos asociados a su implementación, en el tramo donde se ubique la Obra, desde la Toma de Posesión, hasta la recepción de las Obras, y estará sujeto a supervisión y fiscalización del CONCEDENTE y del Regulador, siendo las labores de control de tránsito donde se ubiquen las Obras de competencia de la Autoridad Competente, en concordancia con el Decreto Supremo N° 016-2009-MTC.



Asimismo, durante la ejecución de las Obras de cada Tramo, se adoptarán las medidas necesarias para ofrecer y garantizar un servicio alternativo de transporte terrestre, utilizando la infraestructura vial existente, para la población afectada por la suspensión de los Servicios Obligatorios en el Tramo en rehabilitación.



Provisión de Material Rodante

- 6.42 El CONCESIONARIO deberá considerar las siguientes configuraciones de trenes y tener disponible al menos el siguiente Material Rodante para brindar el Servicio Obligatorio que se detalla en el Apéndice 3 del Anexo 7:

- a) Para la Etapa Transitoria, a partir de la Toma de Posesión y hasta el inicio de la construcción del Tramo 1

Los Servicios Obligatorios serán prestados con la siguiente configuración:

- Tren mixto, compuesto por una (01) Locomotora con cuatro (04) coches de pasajeros y una (01) bodega.

El Material Rodante total disponible para la operación en esta fase será:

- Dos (02) autovagones con capacidad para sesenta y cuatro (64) pasajeros cada uno.
- Una (01) locomotora diésel-eléctrica de 1200 HP.
- Cinco (05) coches con capacidad para noventa y cuatro (94) pasajeros sentados cada uno. Esta flota comprende cuatro (04) coches operativos y uno (01) de retén.
- Dos (02) bodegas con capacidad para cuarenta (40) toneladas netas cada una. Esta flota comprende una (01) bodega operativa y una (01) de retén.

Durante este periodo el CONCESIONARIO intervendrá el Material Rodante Existente anteriormente citado, para incrementar la oferta de servicios en la siguiente fase.

b) Para la Etapa Transitoria durante la construcción del Tramo 1

Los Servicios Obligatorios serán prestados con las siguientes configuraciones

- Tren mixto, compuesto por una (01) Locomotora con cuatro (04) coches de pasajeros y una (01) bodega.
- Un (01) autovagón.

El Material Rodante total disponible para la operación en esta fase será:

- Dos (02) autovagones con capacidad para sesenta y cuatro (64) pasajeros cada uno. Esta flota comprende un (01) autovagón operativo y uno (01) de retén.
- Una (01) locomotora diésel-eléctrica de 1200 HP.
- Cinco (05) coches con capacidad para noventa y cuatro (94) pasajeros sentados cada uno. Esta flota comprende cuatro (04) coches operativos y uno (01) de retén.
- Dos (02) bodegas con capacidad para cuarenta (40) toneladas netas cada una. Esta flota comprende una (01) bodega operativa y una (01) de retén.

c) Para la Etapa Transitoria durante la construcción del Tramo 2 se operará con Material Rodante Adquirido, con excepción de la locomotora, la que podrá ser reconstruida:

Los Servicios Obligatorios serán prestados con las siguientes configuraciones

- Tren mixto, compuesto Una (01) Locomotora con dos (02) coches de pasajeros y tres (03) bodegas.
- Una (01) DMU de tres (03) coches de pasajeros.

El Material Rodante total disponible para la operación en esta fase será:

- Cinco (05) Diesel Multiple Unit (DMU) nuevos de tres (03) coches, con capacidad para 175 pasajeros cada DMU. Esta flota comprende una (01) DMU operativa y cuatro (04) de retén.
- Tres (03) locomotoras diésel-eléctricas de 1200hp de potencia efectiva en alturas superiores a 3000 msnm, las cuales podrán ser de nueva adquisición o repotenciadas y/o reconstrucción de las existentes, garantizando su



- operatividad durante el Plazo de la Concesión. Esta flota comprende una (01) locomotora operativa y dos (02) de retén.
- Ocho (08) coches nuevos, con capacidad para 80 pasajeros cada uno. Esta flota comprende dos (02) coches operativos y seis (06) de retén.
- Cinco (05) bodegas nuevas, con capacidad para 40 toneladas cada una. Esta flota comprende tres (03) bodegas operativas y dos (02) de retén.

Para lograr un uso uniforme del Material Rodante Adquirido, el CONCESIONARIO deberá rotarlo mientras dure la Etapa Transitoria para lograr una acumulación uniforme de kilómetros.

El Material Rodante Adquirido deberá estar disponible como máximo a los noventa (90) Días Calendario del inicio de la operación del Tramo 1, a fin de que puedan realizarse la recepción y Pruebas de Puesta en Marcha correspondientes. Durante el tiempo de finalización de la construcción del Tramo 1 y la finalización de las Pruebas de Puesta en Marcha y Puesta en Operación Comercial, el CONCESIONARIO deberá mantener la continuidad del servicio con la configuración de los trenes previstos en el literal b) precedente.

d) En la Etapa Integral

Los Servicios Obligatorios serán prestados con las siguientes configuraciones:

- Tren mixto, compuesto por una (01) Locomotora con dos (02) coches de pasajeros y tres (03) bodegas.
- Tren de pasajeros, compuesto por una (01) Locomotora con tres (03) coches de pasajeros
- DMU compuesto por tres (03) coches de pasajeros

El Material Rodante total disponible para la operación en esta fase será:

- Cinco (05) Diesel Multiple Unit (DMU) nuevos de tres (03) coches, con capacidad para 175 pasajeros cada DMU. Esta flota comprende cuatro (04) DMU operativas y una (01) de retén.
- Tres (03) locomotoras diésel-eléctricas de 1200 HP de potencia efectiva en alturas superiores a 3000 msnm, las cuales podrán ser de nueva adquisición o repotenciadas y/o reconstrucción de las existentes, garantizando su operatividad durante el Plazo de la Concesión. Esta flota comprende dos (02) locomotoras operativas y una (01) de retén.
- Ocho (08) coches nuevos, con capacidad para 80 pasajeros cada uno. Esta flota comprende cinco (05) coches operativos y tres (03) de retén.
- Cinco (05) bodegas nuevas, con capacidad para 40 toneladas cada una. Esta flota comprende tres (03) bodegas operativas y dos (02) de retén.

Cuando la demanda sea superior a un millón cincuenta mil (1'050,000) pasajeros por año, se deberá incorporar un coche adicional a cada DMU. Para tales efectos deberá aplicarse el procedimiento establecido en la Cláusula 6.69.

- 6.43 A tal efecto, el CONCESIONARIO deberá incluir en el EDI de Material Rodante el correspondiente plan de adquisición del mismo e incluir el plan de reparación del Material Rodante Existente en el Plan de Conservación del POA, tomando como base lo establecido en los Anexos 6 y 7 del presente Contrato.



- 6.44 El diseño del Material Rodante a ser suministrado por el CONCESIONARIO deberá asegurar las prestaciones, calidad, capacidad, confort y seguridad establecidos en las Especificaciones Técnicas Básicas del Anexo 6 y los Niveles de Servicio del Anexo 7, que forman parte del presente Contrato.
- 6.45 En caso de verificarse que el Material Rodante bajo responsabilidad del CONCESIONARIO para la prestación del Servicio de Transporte Ferroviario incumple con las Especificaciones Técnicas Básicas del Contrato, será de aplicación las penalidades establecidas en el Anexo 10 del presente Contrato, sin perjuicio de la obligación del CONCESIONARIO de adoptar las medidas necesarias para dicho cumplimiento en un periodo no mayor de treinta (30) Días.
- 6.46 Si la aplicación de las mencionadas penalidades supera el límite máximo establecido en el inciso r) de la Cláusula 16.4, el CONCEDENTE podrá invocar la Caducidad de la Concesión por incumplimiento del CONCESIONARIO de acuerdo a lo establecido en la Sección XVI y solicitar la ejecución de la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión.
- 6.47 El CONCEDENTE hará sus mejores esfuerzos para que el CONCESIONARIO pueda inscribir el Material Rodante en los Registros Públicos correspondientes, de ser el caso, sujeto al cumplimiento de los requisitos establecidos en las Leyes y Disposiciones Aplicables.
- 6.48 En caso el CONCESIONARIO no obtenga las licencias, autorizaciones y/o actos administrativos requeridos para la operación del Material Rodante por causas no imputables a él, estará facultado a solicitar la Suspensión de Obligaciones conforme a lo dispuesto en la Cláusula 17.1 literal d) y siguientes Cláusulas.

Ampliación del Plazo de Provisión de Material Rodante

- 6.49 El CONCESIONARIO podrá solicitar, por única vez, al CONCEDENTE, con copia al Regulador, la ampliación o prórroga del plazo total para la Provisión de Material Rodante, la misma que deberá estar debidamente fundamentada.

Las solicitudes de ampliación de plazo se sujetarán al siguiente procedimiento:

- a) El CONCESIONARIO deberá presentar la solicitud correspondiente al CONCEDENTE, con copia al Regulador, debidamente sustentada, indicando el nuevo plazo para la Provisión de Material Rodante.
- b) El Regulador emitirá su opinión sobre dicha ampliación al CONCEDENTE, en un plazo máximo de diez (10) Días Calendario contados desde la recepción de la solicitud.
- c) Una vez recibida la opinión del Regulador, el CONCEDENTE resolverá sobre la ampliación solicitada en un plazo máximo de diez (10) Días Calendario. De no existir pronunciamiento alguno por parte del CONCEDENTE, dentro del plazo mencionado anteriormente, se considerará denegada la solicitud.

- 50 En el supuesto que la provisión del Material Rodante se retrasara por un hecho de Fuerza Mayor o caso fortuito, el CONCESIONARIO tendrá derecho a solicitar la Suspensión de las Obligaciones vinculadas a la Provisión de Material Rodante, de conformidad con lo señalado en la Cláusula 17.1 del presente Contrato.

Hito de Provisión de Material Rodante Adquirido

- 6.51 El CONCESIONARIO se obliga a la provisión de Material Rodante de acuerdo a lo establecido en el cronograma detallado, y a plazos de ejecución de los Hitos de



Provisión, los cuales tienen un presupuesto no menor a millones Dólares (US\$).

- 6.52 El Procedimiento para el reconocimiento de los Hitos de Provisión se establece en el Anexo 5 del presente Contrato.

Pruebas de Puesta en Marcha

- 6.53 El CONCESIONARIO deberá diseñar las Pruebas de Puesta en Marcha de acuerdo con los requerimientos de las Especificaciones Técnicas Básicas y las Buenas Prácticas de Ingeniería y Construcción aplicables a proyectos de iguales características y complejidad.

Las Pruebas de Puesta en Marcha de cada Tramo se iniciarán una vez (i) suscrita el Acta de Aceptación de las Obras, (ii) el CONCESIONARIO cuente con la certificación de Material Rodante a que se refiere la Cláusula 6.64 del presente Contrato, y (iii) el CONCESIONARIO cuente con el Protocolo de Pruebas debidamente aprobado por el CONCEDENTE (iv) POA debidamente aprobado por el CONCEDENTE (v) contar con el software de gestión del mantenimiento operativo.

El CONCESIONARIO tendrá un plazo máximo de treinta (30) Días Calendario para realizar las Pruebas de Puesta en Marcha para cada Tramo, y se entenderán concluidas a la suscripción del Acta de culminación de las Pruebas de Puesta en Marcha de cada Tramo.

De los protocolos de Pruebas de Puesta en Marcha

- 6.54 El CONCESIONARIO deberá contar con protocolos de pruebas debidamente aprobados para cada prueba de puesta en marcha, así como en la totalidad del Servicio de Transporte Ferroviario. Estos protocolos deberán recoger lo establecido en las Especificaciones Técnicas Básicas de las Obras y el Material Rodante.

A tal efecto, el CONCESIONARIO deberá presentar los protocolos de pruebas al CONCEDENTE, con copia al Regulador. El Regulador contará con un plazo de diez (10) Días para remitir su opinión al CONCEDENTE. Contando con la opinión del Regulador o vencido el plazo para emitirla, el CONCEDENTE contará con un plazo de diez (10) Días para pronunciarse.

- 6.55 De existir alguna observación a los protocolos de pruebas, dentro del plazo antes mencionado, el CONCEDENTE deberá comunicarlo al CONCESIONARIO indicando la norma o especificación técnica incumplida, otorgándole un plazo no mayor a diez (10) Días para que proceda a la subsanación correspondiente.

La subsanación de las observaciones deberá ser remitida tanto al CONCEDENTE como al Regulador. El Regulador contará con un plazo de cinco (05) Días para emitir su opinión la cual deberá ser remitida al CONCEDENTE, quien deberá pronunciarse en un plazo no mayor de cinco (05) Días. En caso que el CONCEDENTE no emita un pronunciamiento dentro de dicho plazo, las subsanaciones se entenderán denegadas.

El CONCESIONARIO podrá modificar los protocolos de pruebas aprobados de considerarlo conveniente, contando con la aprobación del CONCEDENTE, previa opinión técnica del Regulador.



Plan de Operación Anual (POA)

- 6.56 El CONCESIONARIO, en coordinación con el Operador, deberá contar con el POA aprobado por el CONCEDENTE antes del 31 de octubre previo a su vencimiento, y entrará en vigencia el 01 de enero de cada Año Calendario, caducando el 31 de diciembre de cada Año Calendario. El incumplimiento de estas obligaciones determina la aplicación de las penalidades establecidas en el Anexo 10 del presente Contrato.

El CONCESIONARIO deberá contar con el primer POA aprobado a la Toma de Posesión, esto es al inicio de la Etapa Transitoria.

El POA tiene por objetivo planificar la operación anual que le permitan cumplir con los Niveles del Servicio establecidos en el Anexo 7 del presente contrato.

El POA debe contener entre otros planes el Plan de gestión de calidad del servicio, el plan de desarrollo de la confiabilidad y el plan de acciones que ejecutará el CONCESIONARIO en función del resultado de las encuestas de satisfacción del servicio de acuerdo a lo establecido en el Anexo 7 del presente Contrato.

Plan Estratégico de Operación (PEO)

- 6.57 El CONCESIONARIO deberá contar con un Plan Estratégico de Operación (PEO) aprobado por el CONCEDENTE antes del 31 de octubre previo a su vencimiento. El PEO aprobado entrará en vigencia el 01 de enero del quinquenio siguiente, caducando el 31 de diciembre del quinto Año Calendario contados desde su entrada en vigencia. El incumplimiento de esta obligación determina la aplicación de las penalidades establecidas en el Anexo 10 del presente Contrato.

El CONCESIONARIO deberá contar con el primer PEO aprobado antes del inicio de la Etapa Integral.

El PEO tiene por objetivo planificar las acciones estratégicas que proyecta ejecutar el CONCESIONARIO con la finalidad de cumplir con los Niveles del Servicio y garantizar la sostenibilidad del sistema bajo un enfoque de compromiso con los Usuarios y sus necesidades de movilidad como consecuencia de variaciones de la demanda proyectada.

El CONCESIONARIO debe proyectar las metas propuestas por medio de indicadores, que se lograrán incorporando las técnicas y tecnología en el mantenimiento del Material Rodante e infraestructura, el mantenimiento y la operación centralizada del sistema ferroviario desde el Puesto Central de Operaciones (PCO), la idoneidad e integridad de los recursos humanos, complementando con la puesta en práctica de las normas de operación, seguridad, eficiencia y calidad.

El PEO debe contener además las mediciones del comportamiento del sistema y su desempeño en el logro de sus objetivos estratégicos considerando la sostenibilidad técnica, económica, financiera, social y ambiental del Proyecto y la accesibilidad de los Usuarios de menores recursos al sistema.

El PEO deberá considerar la información disponible o suministrada por la Autoridad Gubernamental sobre los aspectos relacionados con los pronósticos de la demanda y crecimiento, el desarrollo de los proyectos de ampliación del sistema, capacidad, especificaciones y desempeño del Material Rodante, entrenamiento y productividad



de los trabajadores, horarios y variaciones del servicio, integración con otros sistemas, seguridad operacional y de los pasajeros, etc.

Procedimiento de aprobación y subsanación del POA y PEO

6.58 El CONCESIONARIO deberá presentar el POA o el PEO, en la oportunidad que corresponda al CONCEDENTE, con copia al Regulador con la debida anticipación considerando los plazos de aprobación y subsanación de observaciones. El Regulador contará con un plazo de diez (10) Días para remitir su opinión al CONCEDENTE. La opinión del Regulador versará sobre los aspectos de su competencia. Contando con la opinión del Regulador o vencido el plazo para emitirla, el CONCEDENTE contará con un plazo de diez (10) Días para pronunciarse. De no existir pronunciamiento por parte del CONCEDENTE dentro del plazo establecido, el plan se entenderá aprobado.

En caso existan observaciones formuladas por el Regulador o el CONCEDENTE, el CONCESIONARIO dispondrá de un plazo máximo de cinco (05) Días para subsanarlas, contados desde la fecha de recepción de dichas observaciones. La subsanación deberá ser remitida tanto al CONCEDENTE como al Regulador. El Regulador contará con un plazo de cinco (05) Días para emitir su opinión la cual deberá ser remitida al CONCEDENTE, quien deberá pronunciarse en un plazo no mayor de cinco (05) Días.

Si durante la vigencia del POA o el PEO se requiera actualizar, modificar total o parcialmente dichos documentos, el CONCESIONARIO deberá presentar la propuesta al CONCEDENTE para su aprobación y al Regulador para su opinión, siguiendo procedimiento establecido en la presente Cláusula.

Puesta en Operación Comercial

6.59 El CONCESIONARIO, a través del Operador, dará inicio a la Puesta en Operación Comercial, cuando cuente con:

Para el Tramo 1

- (i) el Acta de culminación de las Pruebas de Puesta en Marcha del Tramo 1
- (ii) los certificados de Habilitación Ferroviaria de los trenes,
- (iii) presentación de las pólizas de seguro vigentes, y
- (iv) los requisitos previstos en las Leyes y Disposiciones Aplicables para la Puesta en Operación Comercial.

Para todo el Proyecto

- (i) el Acta de culminación de las Pruebas de Puesta en Marcha del Tramo 2
- (ii) presentación de las pólizas de seguro vigentes, y
- (iii) los requisitos previstos en las Leyes y Disposiciones Aplicables para la Puesta en Operación Comercial.

6.60 Una vez cumplidos los requisitos antes indicados, el CONCESIONARIO deberá notificar por escrito al CONCEDENTE con copia al Regulador, la fecha de inicio de la Puesta en Operación Comercial, la misma que se efectuará en un plazo no menor de tres (03) Días contados a partir de la recepción de la notificación.

Durante la Puesta en Operación Comercial, el CONCEDENTE y el Regulador deberán comunicar sus observaciones al CONCESIONARIO dentro del plazo máximo de diez (10) Días de detectadas éstas. En sus observaciones, de ser el



caso, el CONCEDENTE y/o el Regulador, según corresponda, indicarán la norma o especificación técnica incumplida.

El CONCEDENTE y/o el Regulador, según corresponda, fijará un plazo para la subsanación correspondiente que no será mayor a diez (10) Días, plazo que deberá incluirse en la notificación de la(s) observación(es) al CONCESIONARIO. El CONCEDENTE y/o el Regulador deberán verificar el levantamiento de dichas observaciones en un plazo máximo de cinco (05) Días de recibida la subsanación correspondiente. En caso el CONCEDENTE y/o el Regulador no se pronuncie dentro de dicho plazo, se considerará que las mismas han sido denegadas.

En caso venza el plazo establecido sin que el CONCESIONARIO efectúe las subsanaciones correspondientes, el Regulador, procederá a la aplicación de las penalidades indicadas en el Anexo 10 del presente Contrato y se otorgará un plazo adicional máximo a criterio del Regulador.

Una vez que se haya verificado el correcto funcionamiento y la integración de las Inversiones Obligatorias correspondientes, así como el cumplimiento de los Niveles de Servicio establecidos en el Anexo 7 del presente Contrato, y la correcta operación de los Bienes de la Concesión, se procederá a la suscripción del Acta de Conformidad de Operación.

- 6.61 La Puesta en Operación Comercial concluirá en el momento en que el CONCESIONARIO, a través del Operador haya:

Para el Tramo 1

- (i) prestado el servicio gratuito al Usuario por un periodo efectivo de hasta treinta (30) Días Calendario,
- (ii) obtenido la suscripción del Acta de Conformidad de Operación del Tramo 1.

Para todo el Proyecto

- (i) prestado el servicio, cobrando la Tarifa al Usuario, por un periodo de treinta (30) Días Calendario,
- (ii) obtenido la suscripción del Acta de Conformidad de Operación de todo el Proyecto.

Supervisión de las Inversiones



- 6.62 Corresponde al Regulador efectuar las acciones de supervisión y fiscalización técnica que le competen durante la ejecución de las Inversiones Obligatorias, incluidos los EDIs presentados, de las Inversiones Adicionales; así como del Mantenimiento de dichas inversiones durante el Plazo de la Concesión.



En caso de incumplimiento del CONCESIONARIO de cualquiera de las obligaciones relacionadas a las Inversiones Obligatorias dará lugar a la imposición de las penalidades correspondientes. El CONCESIONARIO no estará exento de responsabilidad aún en los casos en que los incumplimientos sean consecuencia de contratos que celebre con sub contratistas.

- 6.63 Los costos derivados de las actividades de supervisión en que incurra el Regulador, durante la etapa de ejecución de las Inversiones Obligatorias, serán de cargo del CONCESIONARIO, el mismo que asciende a dos (2) por ciento (2%) del Presupuesto de Inversión.

El pago será realizado por el CONCESIONARIO al Regulador de acuerdo a los cronogramas de pago e importes que determine el Regulador durante la ejecución de Inversiones.

En caso el porcentaje antes indicado no sea utilizado en su integridad por el Regulador, éste deberá depositar el saldo en la cuenta que para tal efecto designe el CONCEDENTE, una vez se culmine la liquidación de las Inversiones Obligatorias.

Asimismo, en caso se generen mayores costos de supervisión por causas imputables al CONCEDENTE o al CONCESIONARIO, estos deberán ser asumidos por la Parte que haya generado los mayores costos.

De requerirse la ejecución de Inversiones Adicionales, el presupuesto de dichas inversiones deberá contemplar un porcentaje para cubrir los costos de supervisión, a cargo del Regulador.

Asesor Independiente de Seguridad

6.64 Antes de la fecha de la presentación del EDI del Tramo 1, el Regulador contará con los servicios de un Asesor Independiente de Seguridad para la certificación de seguridad progresiva por Tramos, y finalmente una vez culminadas las Inversiones Obligatorias.

Esta certificación tendrá por objetivo acreditar la idoneidad del funcionamiento integrado de las Obras y el Material Rodante aplicando los estándares y normas internacionales vigentes para el Proyecto que garanticen la seguridad en la prestación del servicio.

Dicha certificación no exonera al CONCESIONARIO de su responsabilidad sobre la seguridad de las Inversiones Obligatorias, la que se mantiene durante todo el Plazo de la Concesión de acuerdo con los alcances previstos en la presente Sección.

ACEPTACIÓN DE LAS INVERSIONES OBLIGATORIAS

6.65 Para las Obras: el CONCEDENTE procederá a su aceptación, luego de concluida de manera satisfactoria la ejecución de Obras, mediante la suscripción del Acta de Aceptación de las Obras, que incluye los Inventarios correspondientes, previa conformidad del Regulador.

Para tal efecto, el CONCESIONARIO deberá acreditar que cuenta, como mínimo, con lo siguiente:

- (i) Haber entregado al CONCEDENTE toda la documentación técnica final conforme a Obra, y las soluciones técnicas según fue diseñada, construida, implementada, instalada y probada.
- (ii) Contar con la disposición de todos los equipos, herramientas, los recursos técnicos, instalaciones, y maquinaria en cantidad y capacidades suficientes para llevar a cabo las tareas de Conservación.
- (iii) El retiro de toda la maquinaria y equipos, instalaciones provisionales, materiales y desechos, incluyendo los materiales peligrosos que fueron utilizados en la ejecución de las Obras, que se encuentren dentro del área de la Concesión.



La aceptación de las Obras no exonera al CONCESIONARIO de su responsabilidad sobre la idoneidad de las mismas, la que se mantiene durante todo el Plazo de la Concesión de acuerdo con los alcances previstos en la presente Sección.

- 6.66 Para el Material Rodante: el CONCEDENTE procederá a su aceptación, mediante la suscripción del Acta de Aceptación del Material Rodante que incluye los Inventarios correspondientes, previa conformidad del Regulador.

Para tal efecto, el CONCESIONARIO deberá cumplir con lo siguiente:

- (i) Haber entregado al CONCEDENTE toda la documentación técnica final del Material Rodante y las soluciones técnicas implementadas conforme fue diseñado, fabricado y/o reparado, instalado y probado finalmente.
- (ii) Haber culminado con las Pruebas de Puesta en Marcha y la Operación Comercial, de manera satisfactoria.
- (iii) Contar con la disposición de todos los equipos, herramientas, los recursos técnicos, instalaciones, y maquinaria en cantidad y capacidades suficientes para llevar a cabo las tareas de Conservación.
- (iv) Contar con los Certificados de Habilitación Ferroviaria, mediante los cuales la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, autoridad competente, acreditará que el Material Rodante cuenta con autorización para operar en la Vía Férrea del Ferrocarril Huancayo – Huancavelica.

La aceptación del Material Rodante no exonera al CONCESIONARIO de su responsabilidad sobre la idoneidad del mismo, la que se mantiene durante todo el Plazo de la Concesión de acuerdo con los alcances previstos en el presente Contrato.

La conformidad del CONCEDENTE constituirá la aceptación y autorización para la continuidad de la Explotación.

- 6.67 Las Inversiones Obligatorias culminarán con la suscripción del Acta de Aceptación de Inversiones Obligatorias, una vez que las Partes hayan suscrito el Acta de Conformidad de Operación de todo el Proyecto y acredite la contratación de todo el personal, debidamente entrenado, capacitado y certificado, que se requiera para iniciar su explotación conforme a los Niveles de Servicio establecidos en el Anexo N° 7.

INVERSIONES ADICIONALES



- 6.68 En caso se determinara la necesidad de realizar Inversiones Adicionales durante la vigencia de la Concesión, ya sea a solicitud del CONCEDENTE o del CONCESIONARIO, las Partes determinarán de común acuerdo el detalle de las Inversiones Adicionales y su forma de pago, a través de la modificación contractual a que se refiere la Sección XIX del presente Contrato, en concordancia con lo establecido en el Decreto Legislativo N° 1224 y su Reglamento. Dichas inversiones no podrán estar referidas a la subsanación de errores de cálculo, de diseño o constructivos de las Inversiones Obligatorias, la cual será de cargo y costo del CONCESIONARIO.



- 6.69 En este caso, la Parte que solicita las Inversiones Adicionales deberá presentar un informe a la otra Parte que sustente la necesidad de realizar dichas Inversiones Adicionales, así como también los estudios técnicos, ambientales, económicos y financieros correspondientes. El monto de las Inversiones Adicionales debe

considerar el detalle de todos los costos necesarios para la ejecución, mantenimiento, operación y supervisión de dichas inversiones.

- 6.70 En caso el CONCESIONARIO solicitara al CONCEDENTE un cofinanciamiento para dichas inversiones, serán de aplicación la Ley N° 27293, Ley del Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP), su reglamento y directiva vigente, cuando dichas inversiones no correspondan a Obras de rehabilitación. En dicho caso, será aplicable el ciclo del proyecto descrito en el SNIP. Las Inversiones Adicionales serán asumidas por el CONCESIONARIO, con cargo a los recursos del CONCEDENTE, en función al mecanismo que acuerden las Partes.
- 6.71 El CONCEDENTE o el CONCESIONARIO podrán solicitar dichas Inversiones Adicionales hasta dos (02) Años Calendario antes del término del Plazo de la Concesión. La duración de dichas inversiones no deberá exceder el Plazo de la Concesión.

COMPROMISO DE CONTRATAR MANO DE OBRA LOCAL PARA LA EJECUCIÓN DE LAS OBRAS

- 6.72 El CONCESIONARIO se compromete a realizar sus mejores esfuerzos para que él directamente o a través de él o los constructores, se contrate para la ejecución del Proyecto, a personas naturales o jurídicas residentes en los lugares en donde se ejecutarán las intervenciones indicadas, en función a la especialización requerida por el tipo de trabajo a realizar.

SECCION VII: DE LAS CONDICIONES PARA EL SERVICIO DE TRANSPORTE FERROVIARIO

CONTRATO DE ACCESO

- 7.1 El CONCESIONARIO deberá celebrar Contratos de Acceso con los Operadores Ferroviarios a fin que éstos puedan desarrollar el Servicio de Transporte Ferroviario en horarios diferentes a los establecidos para los Servicios Obligatorios.
- 7.2 Los Contratos de Acceso serán los únicos documentos que acrediten la existencia y alcances de las relaciones entre el CONCESIONARIO y los Operadores Ferroviarios y en ellos deberá diferenciarse expresamente la Tarifa por uso de vía de cualquier otro derecho de cobro a favor del CONCESIONARIO. En ningún caso, el CONCESIONARIO no podrá supeditar el acceso de un Operador Ferroviario a la prestación de Servicios Obligatorios de Transporte Ferroviario y/o Servicios Complementarios a cargo del CONCESIONARIO.
- 7.3 Los Contratos de Acceso deberán regirse conforme a lo establecido en el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público vigente a la fecha o norma posterior que lo modifique o sustituya.
- 7.4 El CONCESIONARIO está obligado a hacer pública la información respecto de la capacidad de la Vía Férrea para prestar Servicios de Transporte Ferroviario, lo que incluye pero no se limita a información sobre las franjas en los horarios disponibles, disponibilidad de material rodante de propiedad del CONCEDENTE, resistencia de la Vía Férrea y cualquier otro aspecto técnico o de seguridad vinculado con dichos servicios. Dicha información deberá ser propuesta por el CONCESIONARIO en el Plan de Prestación del Servicio del POA.



3

4

- 7.5 Los Operadores Ferroviarios no podrán ser vinculados al CONCESIONARIO y asimismo no podrá existir vinculación entre los Operadores Ferroviarios, de conformidad a lo establecido en el literal f) del Artículo 106 del Reglamento Nacional de Ferrocarriles, aprobado mediante Decreto Supremo N° 032-2005-MTC y modificado mediante Decreto Supremo N° 031-2007-MTC y N° 027-2009-MTC.

CONTRATO DE OPERACIÓN PARA SERVICIOS OBLIGATORIOS

- 7.6 El CONCESIONARIO se obliga a suscribir un Contrato de Operación para la prestación de los Servicios Obligatorios con el Operador que acreditó la experiencia técnica de operación durante la precalificación del Concurso.
- 7.7 El CONCESIONARIO deberá garantizar que el Operador cumpla con los Niveles de Servicio establecidos en el Anexo 7 y poner a su disposición el equipamiento mínimo necesario para que brinde estos servicios, durante el plazo de la Concesión.
- 7.8 El horario definitivo de los Servicios Obligatorios será propuesto por el CONCESIONARIO, sujeto a la aprobación del CONCEDENTE. Este horario deberá tomar en consideración el carácter social de la Concesión, así como el número de Servicios Obligatorios diarios establecidos en el Apéndice 3 del Anexo N° 7.

Asimismo, el horario podrá ser modificado a consideración del CONCEDENTE, modificación que deberá ser comunicada al CONCESIONARIO para su posterior implementación e información a los Usuarios.

El horario definitivo así como el plazo para la implementación de las modificaciones al mismo, será propuesto por el CONCESIONARIO a través del Plan de Prestación de Servicio que forma parte del POA.

- 7.9 El Operador podrá ser una Empresa Vinculada al CONCESIONARIO, con independencia en su contabilidad. El CONCEDENTE podrá establecer reglas y procedimientos que permitan implementar la separación de la contabilidad entre el CONCESIONARIO y el Operador.
- 7.10 La suscripción del Contrato de Operación no imposibilita al Operador a suscribir Contratos de Acceso para la prestación de servicios de transporte de carga y/o pasajeros en horarios diferentes a los Servicios Obligatorios.
- 7.11 El Contrato de Operación para los Servicios Obligatorios deberá contener al menos las siguientes estipulaciones:



- (i) La identificación de los Servicios Obligatorios que desarrollará el Operador, incluyendo el horario respectivo.
- (ii) La Obligación de cumplir con los Niveles de Servicio establecidos en el Anexo 7.
- (iii) El detalle del equipamiento mínimo brindado por el CONCESIONARIO al Operador, para que este último pueda prestar los Servicios Obligatorios.
- (iv) El detalle del pago que deba efectuar el CONCESIONARIO al Operador por realizar los Servicios Obligatorios.
- (v) El plazo de vigencia, que será por todo el Plazo de Concesión, contados a partir de la Fecha de Cierre.

- (vi) La obligación del Operador de cumplir con el manual y protocolos de operación del Proveedor de Material Rodante, así como el POA aprobado, a fin de conservar en buen estado de uso el Material Rodante que se utilice para la prestación de los Servicios Obligatorios, en cumplimiento de las Especificaciones Técnicas Básicas establecidas en el Anexo 6 y de los Niveles de Servicio establecidos en el Anexo 7 de este Contrato.
- (vii) La participación en la Integración del Proyecto a efectos de alcanzar los Niveles de Servicio.
- (viii) La participación en la elaboración del POA y del PEO, entre otros que permitan alcanzar los Niveles de Servicio descritos en el Anexo 7, así como el compromiso de cumplir con sus disposiciones.
- (ix) Se regirá y ejecutará de acuerdo a las leyes del Estado de la República del Perú.
- (x) No podrá contravenir las disposiciones del Contrato de Concesión.
- (xi) El Operador cederá su derecho de cobro de la Tarifa por Servicios Obligatorios al Fiduciario, quien depositará dichos ingresos en el Fideicomiso de Administración.
- (xii) La obligación del CONCESIONARIO y del Operador de comunicar al CONCEDENTE y al Regulador cualquier modificación del Contrato de Operación.
- (xiii) La obligación del CONCESIONARIO y del Operador de proporcionar la información pertinente que pueda ser solicitada por el Regulador o por el CONCEDENTE.
- (xiv) La obligación del CONCESIONARIO y del Operador de proporcionar informes trimestrales sobre la operación de los Servicios Obligatorios, de acuerdo a los alcances y contenidos mínimos indicados por el CONCEDENTE antes de la fecha de Inicio de la Explotación.
- (xv) La obligación del Operador de contar a partir de la Toma de Posesión y hasta la Caducidad de la Concesión, con el personal clave a que se refiere el Apéndice 1 del Anexo 11.
- (xvi) Los demás requisitos dispuestos por el artículo 39 del Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 014-2003-CD-OSITRAN y sus modificatorias.



El incumplimiento de las estipulaciones descritas en los numerales precedentes dará lugar a la aplicación de penalidades establecidas en el Anexo 10 del presente Contrato.

- 7.12 EL CONCEDENTE se obliga a financiar a través del CONCESIONARIO las operaciones del Operador encargado de realizar los Servicios Obligatorios según el horario establecido.

El financiamiento brindado será considerado como parte de los costos retribuidos mediante el RPMO a través de los mecanismos establecidos en el Anexo 5, Anexo Financiero.

EQUIDAD EN SERVICIOS

- 7.13 El CONCESIONARIO no podrá discriminar entre los Operadores Ferroviarios que soliciten servicios equivalentes. El CONCESIONARIO reconoce expresamente que se encuentra prohibido y será sancionado conforme a las Leyes y Disposiciones Aplicables, en caso realizara actos o conductas que constituyan abuso de una posición de dominio en el mercado o que limiten, restrinjan o distorsionen la libre competencia o el libre acceso a la Vía Férrea.

Las Partes convienen que cualquier sanción que aplique la autoridad competente por infracción grave a la libre competencia en que incurra el CONCESIONARIO deberá entenderse como una causal de caducidad de este Contrato, facultando al CONCEDENTE a aplicar lo previsto en la Sección XVI de este Contrato.

- 7.14 Además de las personas directamente legitimadas para hacerlo, tanto el CONCEDENTE como el Regulador están legitimados para iniciar procedimientos ante el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (INDECOP), en caso consideren que el CONCESIONARIO está infringiendo la regulación legal de la libre competencia en el desarrollo de sus actividades.
- 7.15 Las obligaciones previstas en los párrafos precedentes también alcanzan, respecto de cualquier Persona que solicite Servicios de Transporte Ferroviario, a cualquier Operador o, en general, a cualquier tercero que opere Servicios Complementarios.
- 7.16 En caso que dos (02) o más Operadores Ferroviarios (incluyendo al Operador vinculado al CONCESIONARIO) deseen usar al mismo tiempo el mismo segmento de Vía Férrea, el mismo horario (distintos a los establecidos para los Servicios Obligatorios), conforme a la información pública a que se refiere la Cláusula 7.4, o que el Servicio de Transporte Ferroviario de cada uno de ellos limite, restrinja o impida el del otro, por el momento en que ambos servicios desean ser desarrollados, el CONCESIONARIO queda obligado a realizar una subasta para el acceso a los mismos, a partir del segundo Año de la Concesión, de acuerdo a lo estipulado en el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público vigente a la fecha o norma posterior que lo modifique o sustituya.

La selección del ganador de la subasta se efectuará a favor de quien oferte la menor tarifa al usuario final. El ganador de dicha subasta prestará el servicio por un plazo no mayor a dos (02) años.

El CONCESIONARIO y el Operador Ferroviario ganador del concurso deberán modificar el respectivo Contrato de Acceso, a fin de incorporar las condiciones adjudicadas o deberán celebrar el respectivo Contrato de Acceso, en caso el horario adjudicado fuera el primero a ser desarrollado por el ganador del concurso, según corresponda.

En caso de solicitar el alquiler del Material Rodante (excepto los necesarios para la prestación de los Servicios Obligatorios), se procederá de acuerdo a los siguientes criterios:



- (i) Si el alquiler de Material Rodante se destina a la prestación de los Servicios de Transporte Ferroviario, se otorgará a favor de quien oferte una menor tarifa al usuario final.
- (ii) Si el alquiler de Material Rodante u otros Bienes de la Concesión se destinan a una actividad distinta a la prestación de los Servicios de Transporte Ferroviario, se otorgará a favor de quien oferte una mayor Tarifa de alquiler de Material Rodante, por un plazo no mayor al establecido en los Contratos de Acceso.

Para efectos de solicitar el alquiler del Material Rodante, se deberá seguir el siguiente procedimiento, según corresponda:

- (iii) Negociación directa: Se efectuará la negociación directa cuando el Material Rodante solicitado por el Operador Ferroviario se encuentre disponible; o,
- (iv) Proceso de subasta: Se efectuará el proceso de subasta cuando el Material Rodante disponible sea menor al solicitado por los distintos Operadores Ferroviarios interesados o esté siendo usado en esa misma oportunidad por otro Operador Ferroviario.

El resultado de la negociación directa y del proceso de subasta deriva en un contrato de alquiler de Material Rodante, que incluye entre otros aspectos la Tarifa de alquiler de Material Rodante, de conformidad con lo dispuesto en la Cláusula 10.13 de este Contrato.

El Regulador se encuentra facultado mediante el presente Contrato para monitorear el cumplimiento de las reglas antes citadas, así como la adecuada disponibilidad de Material Rodante para alquiler, tanto en la etapa de negociación directa como en el proceso de subasta conforme al mecanismo que éste determine.

SECCION VIII: SOBRE EL MANTENIMIENTO

OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO



- 8.1 El CONCESIONARIO deberá mantener los Bienes de la Concesión en buen estado de conservación a fin de que sean aptos para la operación, de acuerdo a los Estándares de Mantenimiento y Seguridad Ferroviaria conforme a lo descrito en el Anexo 6 del presente Contrato, los mismos que el CONCESIONARIO declara expresamente conocer y que rigen a partir de la Etapa Transitoria.



- 8.2 Excepcionalmente, en caso que por razones técnicas alguno de los Bienes de la Concesión, recibidos por el CONCESIONARIO en la Toma de Posesión, no pudiera cumplir con los Estándares de Mantenimiento y Seguridad Ferroviaria conforme a lo descrito en el Anexo 6, el CONCESIONARIO deberá comunicar al CONCEDENTE y al Regulador, en un plazo máximo de sesenta (60) Días Calendarios contados desde la Toma de Posesión, cuáles son los Bienes de la Concesión que se encuentran en tal situación para generar, en caso ello sea necesario y de mutuo acuerdo entre las Partes, un régimen específico de Estándares de Mantenimiento y Seguridad Ferroviaria aplicables a dichos Bienes.

- 8.3 Sin perjuicio de lo indicado en el párrafo anterior, cualquier adquisición, modificación o mejora que el CONCESIONARIO realice o ejecute en el Área de la Concesión o en los Bienes de la Concesión, deberá cumplir con los Estándares de

Mantenimiento y Seguridad Ferroviaria conforme a lo descrito en el Anexo 6 de este Contrato a partir de la Etapa Transitoria. El incumplimiento de dicha disposición será penalizado de acuerdo a lo previsto en el Anexo 10 del presente Contrato.

8.4 En caso existieran diferencias entre los Niveles de Servicio establecidos en este Contrato y en las Leyes y Disposiciones Aplicables publicadas o emitidas con posterioridad a la adjudicación de la buena pro, el CONCESIONARIO estará obligado a cumplir con el mayor de ellos, considerando, de ser aplicable, lo establecido en la Cláusula 10.22 del presente Contrato.

8.5 La obligación de Mantenimiento también comprende los mantenimientos preventivos y/o correctivos que el CONCESIONARIO, a su criterio, deba realizar para permitir la prestación de Servicios de Transporte Ferroviario incluyendo, pero no limitándose a la estabilización de taludes y otras obras necesarias para evitar o minimizar los desprendimientos de materiales.

Los mantenimientos correctivos comprenden, entre otros, la remoción de materiales que obstaculicen la Infraestructura Ferroviaria, a consecuencia de derrumbes y/o huaycos, cuya intervención requiera trabajos de movimiento de tierra de hasta doscientos (200) metros cúbicos (m3), los cuales serán de cargo del CONCESIONARIO.

El incumplimiento de dicha disposición será penalizado conforme a lo dispuesto en el Anexo 10 del presente Contrato.

8.6 El CONCESIONARIO también está obligado a verificar que las actividades o Servicios de Transporte Ferroviario que los Operadores Ferroviarios desarrollen o utilicen, cumplan con los Estándares de Mantenimiento y Seguridad Ferroviaria conforme a lo descrito en el Anexo N° 6 de este Contrato. El CONCESIONARIO está facultado para impedir el acceso a la Vía Férrea al Operador Ferroviario que desarrolle actividades o Servicios de Transporte Ferroviario que no se ajusten a los Estándares de Mantenimiento y Seguridad Ferroviaria y medio ambientales previstos en esta Cláusula y en el Anexo antes mencionado, quedando obligado a comunicar inmediatamente su decisión, debidamente sustentada, al Regulador y al CONCEDENTE.

El incumplimiento de dicha disposición será penalizado conforme a lo dispuesto en el Anexo 10 del presente Contrato.



8.7 El mantenimiento preventivo y/o correctivo del Material Rodante Existente, que forma parte de los Bienes de la Concesión, puede ser desarrollado directamente por el CONCESIONARIO, el Operador, los Operadores Ferroviarios o por cualquier empresa o persona autorizada para ello, conforme a las Leyes y Disposiciones Aplicables.



EMERGENCIA FERROVIARIA POR DERRUMBE Y/O HUAYCO

8.8 En caso aconteciera un derrumbe y/o huayco susceptible de ser declarado como Emergencia Ferroviaria por Derrumbe y/o Huayco, el CONCESIONARIO inmediatamente, dentro del día, deberá comunicar, (mediante carta, correo electrónico o teléfono) al Regulador dicha situación e iniciará las labores necesarias para restablecer la prestación del Servicio de Transporte Ferroviario, conforme al

Plan de Contingencia. Asimismo, el CONCESIONARIO deberá comunicar lo ocurrido al CONCEDENTE dentro del Día siguiente.

- 8.9 El Regulador verificará la existencia del evento e informará al CONCEDENTE, quien autorizará al CONCESIONARIO a continuar las labores necesarias para restablecer la prestación del Servicio de Transporte Ferroviario y recuperar los Niveles de Servicio indicados en el Anexo N° 7 del presente Contrato, en el menor plazo posible.
- 8.10 Posteriormente, dentro de los diez (10) Días siguientes de la ocurrencia, el CONCESIONARIO deberá presentar una solicitud de reconocimiento de Emergencia Ferroviaria por Derrumbe y/o Huayco al CONCEDENTE con copia al Regulador, en la cual deberá fundamentar, como mínimo:
- a) La fecha, el grado de impacto y el detalle de las causas de la ocurrencia.
 - b) Detalle de las medidas de mitigación adoptadas conforme al Plan de Contingencias
 - c) Detalle de las condiciones transitorias del Servicio de Transporte Ferroviario
 - d) El plazo estimado y las medidas que se implementarán para recuperar los Niveles de Servicio establecidos en el Anexo N° 7 del Contrato
 - e) El presupuesto de las actividades implementadas y/o por implementar para superar la ocurrencia y recuperar los Niveles de Servicio establecidos en el Anexo N° 7 del Contrato.
 - f) La necesidad de nuevas adquisiciones de predios, en caso corresponda. En este supuesto, el CONCESIONARIO deberá cumplir con lo dispuesto en el Decreto Legislativo N° 1192, o norma que la modifique o sustituya
 - g) Sustento sobre la implementación de medidas de mitigación ambiental, en caso corresponda.
 - h) El detalle de otras acciones derivadas de la ocurrencia.
- 8.11 El Regulador contará con un plazo no mayor a cinco (05) Días, de recibida la solicitud de reconocimiento de Emergencia Ferroviaria por Derrumbe y/o Huayco, para emitir su opinión al CONCEDENTE. En un plazo no mayor cinco (05) Días de recibida la opinión del Regulador o de vencido el plazo para emitirla, el CONCEDENTE se pronunciará sobre la solicitud presentada.

En caso existan observaciones formuladas por el CONCEDENTE o el Regulador, el CONCESIONARIO dispondrá de un plazo máximo de cinco (05) Días para subsanarlas, contados desde la fecha de recepción de dichas observaciones. La subsanación deberá ser remitida tanto al CONCEDENTE como al Regulador. El Regulador contará con un plazo de cinco (05) Días para emitir su opinión la cual deberá ser remitida al CONCEDENTE, quien deberá pronunciarse en un plazo no mayor de cinco (05) Días.

- 8.12 Luego de reconocida la Emergencia Ferroviaria por Derrumbe y/o Huayco, y restablecida la prestación del Servicio de Transporte Ferroviario y recuperados los Niveles de Servicio indicados en el Anexo N° 7 del presente Contrato, el CONCESIONARIO podrá solicitar el reembolso por el excedente de los volúmenes superiores a doscientos metros cúbicos (200m³) por evento, para lo cual presentará al CONCEDENTE, con copia al Regulador, la liquidación de gastos debidamente documentada. La referida liquidación será por insumos aplicados (mano de obra, materiales y equipos).

- 8.13 El reembolso será retribuido al CONCESIONARIO a través de los fondos de la cuenta de Emergencia Ferroviaria por Derrumbe y/o Huayco del Fideicomiso de



Administración, previa aprobación del CONCEDENTE con opinión del Regulador, conforme a lo establecido en el Anexo N° 5 del presente Contrato.

En caso los fondos disponibles en dicha cuenta no sean suficientes, el CONCEDENTE cubrirá la diferencia con sus recursos.

8.14 En caso el CONCEDENTE desaprobe la solicitud de reconocimiento de Emergencias Ferroviarias por derrumbe y/o huayco, o la liquidación presentada, el CONCESIONARIO podrá comunicar al CONCEDENTE, con copia al Regulador, su decisión de consultar a un perito, dentro de los tres (03) primeros Días de recibido el rechazo, debiendo seguirse el procedimiento que se detalla en la presente Cláusula.

8.15 Para la elección del perito, en un plazo máximo de quince (15) Días, contados desde el requerimiento antes referido, el CONCEDENTE y el CONCESIONARIO propondrán, cada uno, dos (02) entidades de reconocido prestigio nacional o internacional para realizar el peritaje. De estas cuatro (04) entidades, en un plazo máximo de quince (15) Días, el Regulador elegirá, a según su leal saber y entender, a la entidad que actuará en calidad de Perito, lo cual deberá notificar a las Partes de manera simultánea. La decisión del Regulador no será sujeta a impugnación o cuestionamiento alguno.

En un plazo máximo de siete (07) Días, el CONCESIONARIO deberá suscribir el contrato correspondiente. En este caso, el pago del total de los honorarios estará a cargo del CONCESIONARIO.

El perito no podrá tener vinculación económica ni deberá estar prestando directamente ni indirectamente algún tipo de servicios a favor de las Partes, sus accionistas o Empresas Vinculadas, en el Perú o en el extranjero. Esta limitación deberá abarcar desde el año anterior al que se seleccione al perito, hasta un año posterior a la culminación del peritaje.

El perito deberá pronunciarse sobre la razonabilidad y los aspectos técnicos y económicos relativos al reconocimiento de la ocurrencia como Emergencia Ferroviaria por derrumbe y/o huayco.

Las Partes reconocen que el peritaje se realiza a mero arbitrio del perito, no siendo impugnabile, por lo que resolución del perito será final e inapelable por las Partes, salvo que se pruebe la mala fe del mismo, y deberá efectuarse en un plazo no mayor de diez (10) Días Calendario desde la designación correspondiente. Los costos y costas derivados del peritaje serán asumidos por la Parte vencida.

En caso el resultado del peritaje sea adverso para el CONCESIONARIO, respecto al reconocimiento de una ocurrencia como Emergencia Ferroviaria por derrumbe y/o huayco, éste deberá abonar las penalidades establecidas en el Anexo N° 10 del Contrato, por incumplimiento de los mantenimientos preventivos correspondientes.

8.16 En caso la Emergencia Ferroviaria por derrumbe y/o huayco requiera la Suspensión de alguna o todas las obligaciones del CONCESIONARIO, éste deberá seguir el procedimiento contemplado en la Sección XVII.

IMPLEMENTACIÓN DE SOLUCIONES

8.17 Adicionalmente, el CONCESIONARIO podrá proponer la implementación de soluciones definitivas a fin de evitar nuevos sucesos susceptibles de ser



considerados como Emergencia Ferroviaria por Derrumbe y/o Huayco. Asimismo, el CONCEDENTE podrá solicitar al CONCESIONARIO una solución definitiva.

- 8.18 A tal efecto, dentro de los treinta (30) Días de recibida la comunicación de la ocurrencia al CONCEDENTE, el CONCESIONARIO, presentará al CONCEDENTE, con copia al Regulador, un expediente técnico que detalle la solución definitiva propuesta y que asegure la continuidad de la prestación del Servicio de Transporte Ferroviario, así como el presupuesto respectivo.
- 8.19 El Regulador contará con un plazo no mayor a diez (10) Días, de recibido el referido expediente técnico, para emitir su opinión al CONCEDENTE. En un plazo no mayor diez (10) Días de recibida la opinión del Regulador o de vencido el plazo para emitirla, el CONCEDENTE se pronunciará sobre la solicitud presentada.
- 8.20 En caso existan observaciones, el CONCESIONARIO dispondrá de un plazo máximo de cinco (05) Días para subsanarlas, contados desde la fecha de recepción de dichas observaciones. La subsanación deberá ser remitida tanto al CONCEDENTE como al Regulador. El Regulador contará con un plazo de cinco (05) Días para emitir su opinión la cual deberá ser remitida al CONCEDENTE, quien deberá pronunciarse en un plazo no mayor de cinco (05) Días.
- 8.21 En caso el CONCEDENTE no se pronuncie en el plazo previsto, se entenderá como no aprobado el informe técnico presentado por el CONCESIONARIO.

SUPERVISIÓN DEL MANTENIMIENTO DE LOS BIENES DE LA CONCESIÓN

- 8.22 Desde la Toma de Posesión, corresponde al Regulador efectuar las acciones de supervisión y fiscalización de las prestaciones relativas al Mantenimiento de los Bienes de la Concesión, conforme a los Niveles de Servicio establecidos en el Anexo N° 7 del presente Contrato.

En caso de incumplimiento del CONCESIONARIO de cualquiera de las obligaciones relacionadas al Mantenimiento de los Bienes de la Concesión dará lugar a la imposición de las penalidades correspondientes. El CONCESIONARIO no estará exento de responsabilidad aún en los casos en que los incumplimientos sean consecuencia de contratos que celebre con sub contratistas.

- 8.23 Los costos derivados de las actividades de supervisión en que incurra el Regulador, serán cubiertos por el Aporte por Regulación a que se refiere la Cláusula 15.22 del presente Contrato.



SECCION IX: EXPLOTACION DE LA CONCESION

DERECHOS Y DEBERES DEL CONCESIONARIO

- 9.1 La Explotación de la Concesión por parte del CONCESIONARIO constituye un derecho, en la medida que es el mecanismo mediante el cual el CONCESIONARIO generará los ingresos de la Concesión, así como un deber, en la medida en que el CONCESIONARIO está obligado a cumplir con las Especificaciones Técnicas

Básicas del Anexo N° 6 y los Niveles de Servicio del Anexo N° 7, previstos en el presente Contrato.

- 9.2 Es deber del CONCESIONARIO dentro de los límites del Contrato, responder por los actos de omisión y/o negligencia del personal a cargo del Mantenimiento de la Infraestructura Ferroviaria que el CONCESIONARIO decida contratar y que pudiera tener incidencia alguna sobre la Concesión.
- 9.3 Este Contrato es título suficiente para que el CONCESIONARIO pueda explotar los Bienes de la Concesión, no requiriendo de ningún otro permiso, autorización o licencia que deba ser emitido por el CONCEDENTE.
- 9.4 Este Contrato otorga al CONCESIONARIO el derecho exclusivo para explotar y desarrollar Servicios Complementarios en el Área de la Concesión, lo que podrá realizar directamente o a través de terceros con quienes contrate para tal fin. El CONCESIONARIO podrá desarrollar como Servicios Complementarios todas aquellas actividades económicas a que se refieren las Cláusulas 9.29 a 9.31 del presente Contrato, de acuerdo a las Leyes y Disposiciones Aplicables y siempre que con su desarrollo no se afecten los Servicios de Transporte Ferroviario.

Esta autorización no libera al CONCESIONARIO de obtener todas y cada una de las licencias, autorizaciones y/o permisos que, según las Leyes Aplicables, fueran necesarias para el inicio, desarrollo o explotación de dichos Servicios Complementarios.

- 9.5 El CONCESIONARIO tiene derecho a explotar directa o indirectamente los Bienes de la Concesión y prestar los Servicios Complementarios que crea conveniente, de acuerdo a lo establecido en este Contrato, en las Bases y en las Leyes y Disposiciones Aplicables. Este derecho implica la libertad del CONCESIONARIO en la gestión y conducción del negocio, lo cual incluye, pero no se limita, a la administración y mantenimiento de la Infraestructura Ferroviaria, a la libertad de subcontratar servicios, la libertad de escoger al personal que contrate y la libertad de decisión comercial, dentro de los límites contenidos en el presente Contrato, las Bases y las Leyes y Disposiciones Aplicables. En tal sentido, el CONCESIONARIO es el único titular y responsable de los resultados económicos y de los riesgos que deriven de ello.

- 9.6 El CONCESIONARIO está obligado a permitir que cualquier vía férrea, Ramal o Prolongación Ferroviaria que se construya en el futuro se interconecte a la Vía Férrea comprendida en este Contrato, ya sea que la Vía Férrea, Ramal o Prolongación Ferroviaria se encuentre concesionada a favor de terceros, o que sea operada por el CONCEDENTE, por cualquier Operador Ferroviario u otro organismo o entidad estatal.

Como consecuencia de esta obligación de interconectarse:

- (i) El CONCESIONARIO también se encuentra obligado a permitir el acceso de Material Rodante, equipos y vehículos ferroviarios de trabajo y de Operadores Ferroviarios provenientes de Vías Férreas ajenas al Área de la Concesión e interconectadas a ellas, siempre que cumplan con los Estándares de Mantenimiento y Seguridad Ferroviaria establecidos en el Anexo N° 6 y demás disposiciones pertinentes de este Contrato y las Leyes y Disposiciones Aplicables.



- (ii) El CONCESIONARIO podrá exigir al Operador Ferroviario y/o al titular de otra vía férrea que se interconecte con la Vía Férrea del Proyecto, todos y cada uno de los estudios y procedimientos técnicos que sean necesarios para la interconexión, lo que comprende, pero no se limita, a los aspectos vinculados con la seguridad, los sistemas de señalización y telecomunicaciones. En todos los casos, los gastos necesarios para la interconexión deberán ser asumidos, salvo acuerdo distinto, por quien la solicite.
- (iii) En ningún caso la interconexión o los actos necesarios para obtenerla deberán impedir o dificultar el acceso a la Vía Férrea y/o la prestación de Servicios de Transportes Ferroviarios, ya pactados, de acuerdo a lo previsto en este Contrato.

9.7 Cualquier controversia que se suscite entre el CONCESIONARIO y el titular de la vía férrea que se interconecte con la Vía Férrea del Proyecto, será resuelta por el Regulador, en caso dicho titular de la vía férrea que se interconecte pertenezca al sector privado. En caso el titular de la vía férrea que se interconecte sea el CONCEDENTE u otro organismo o entidad estatal, cualquier controversia que se suscite deberá ser resuelta mediante arbitraje, conforme a lo previsto en la Cláusula 18.13 de este Contrato. El CONCEDENTE declara y garantiza que, en caso el titular de la Vía Férrea sea un organismo o entidad estatal diferente a él, dicho organismo o entidad estatal se someterá al arbitraje, conforme a lo previsto en este Contrato.

ORGANIZACIÓN DEL SERVICIO

9.8 Corresponde al CONCESIONARIO diseñar y administrar el servicio que se proporcionará a los Usuarios y/u Operador y/u Operadores Ferroviarios del Ferrocarril Huancayo – Huancavelica, de conformidad con los Estándares de Mantenimiento y Seguridad Ferroviaria establecidos en el Anexo N° 6 y los Niveles de Servicio establecidos en el Anexo N° 7 del Contrato de Concesión.

9.9 El CONCESIONARIO tiene bajo su exclusiva responsabilidad la administración y control de los sistemas centrales de control del tráfico ferroviario, señalización y telecomunicaciones, entendiéndose por tales a aquellos que resultan necesarios para la prestación del servicio. En tal virtud, le corresponde diseñar, implementar, probar y mantener en condiciones operativas y sin interrupciones, la señalización general y el sistema de telecomunicaciones que permitan establecer un contacto permanente y en tiempo real con cada unidad de Material Rodante que se encuentre utilizando la Vía Férrea.



Los Operadores Ferroviarios están obligados a interconectarse con el sistema central de telecomunicaciones administrado por el CONCESIONARIO, siendo responsabilidad de este último la verificación del cumplimiento de esta obligación, sin perjuicio de la responsabilidad propia de dichos Operadores Ferroviarios y del derecho de estos últimos a instalar equipos propios de telecomunicaciones, en caso lo estimen conveniente.

Cualquier Emergencia Ferroviaria imputable al CONCESIONARIO producida en la Vía Férrea que imposibilite la prestación del Servicio de Transporte Ferroviario será asumida por el CONCESIONARIO, conforme a lo señalado en el Anexo N° 7, sin perjuicio de lo establecido en el literal e) de la Cláusula 16.4 del presente Contrato.

Asimismo, en caso sucediera una Emergencia Ferroviaria imputable al CONCESIONARIO, este será responsable a su costo y riesgo de superarla y de

brindar las facilidades a las autoridades competentes para para las investigaciones correspondientes.

PLAN DE CONTINGENCIAS

- 9.10 El CONCESIONARIO está obligado a diseñar, implementar e integrar al POA, un Plan de Contingencias, conforme a lo establecido en el Anexo N° 7 del presente Contrato.

Sin perjuicio que el Operador y/u Operadores Ferroviarios cuenten con sus propios planes de contingencias, el CONCESIONARIO está obligado a que el Operador y/u Operadores Ferroviarios se sometan al Plan de Contingencias contenido en el POA aprobado por el CONCEDENTE, conforme a las Leyes y Disposiciones Aplicables.

PLAN DE SEGURIDAD Y SALUD OCUPACIONAL

- 9.11 Adicionalmente, el CONCESIONARIO deberá diseñar, implementar e integrar a su POA un Plan de Seguridad y Salud Ocupacional que permita atender las distintas contingencias que pudieran ocurrir en la Infraestructura Ferroviaria como resultado de la prestación de los Servicios de Transporte Ferroviario que incluya los procedimientos seguros de trabajo más adecuados a las operaciones y a todas las actividades de mantenimiento que son normadas en el presente Contrato. El plan de seguridad y salud ocupacional será de aplicación durante todo el Plazo de la Concesión.

Sin perjuicio que el Operador y/u Operadores Ferroviarios cuenten con su propio plan de seguridad y salud ocupacional, el CONCESIONARIO está obligado a que el Operador y/u Operadores Ferroviarios se sometan al Plan de Seguridad y Salud Ocupacional contenido en el POA aprobado por el CONCEDENTE.

SUPERVISIÓN DE LA EXPLOTACIÓN DE LOS BIENES DE LA CONCESIÓN

- 9.12 Corresponde al CONCEDENTE y al Regulador, en aspectos de su competencia, efectuar las acciones de supervisión y fiscalización para el desarrollo de las labores de Explotación de la Concesión indicadas en esta Sección del Contrato.

El CONCEDENTE y el Regulador, de acuerdo a sus competencias, estarán a cargo de la verificación del cumplimiento de la obligación del CONCESIONARIO, de mantener los Niveles de Servicio y Estándares de Mantenimiento y Seguridad asociados a los Bienes de la Concesión.

- 9.13 El CONCESIONARIO está obligado a brindar la cooperación necesaria al Regulador y al CONCEDENTE para la supervisión de la Explotación.

SUPERVISIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE FERROVIARIO

- 9.14 Desde la Toma de Posesión, corresponde al CONCEDENTE efectuar las acciones de supervisión y fiscalización de la prestación de los Servicios de Transporte Ferroviario, conforme a los Niveles de Servicio establecidos en el Anexo N° 7 del presente Contrato.

- 9.15 Las labores de supervisión de la prestación de los Servicios de Transporte Ferroviario estarán referidas a verificar el cumplimiento de los Niveles de Servicio establecidos en Anexo N° 7 del presente Contrato. En este sentido, el CONCEDENTE realizará la inspección, vigilancia y control de la prestación de los Servicios de Transporte Ferroviario.

A tal efecto, el CONCEDENTE deberá informar trimestralmente al CONCESIONARIO, con copia al Regulador, sobre las incidencias que se produzcan en el desarrollo de la prestación de los Servicios de Transporte Ferroviario, realizando los informes pertinentes que detallen el grado de cumplimiento de los indicadores de los Niveles de Servicio establecidos en el Anexo N° 7 del presente Contrato.

- 9.16 En caso de incumplimiento del CONCESIONARIO de cualquiera de las obligaciones relacionadas a la prestación de los Servicios de Transporte Ferroviario, dará lugar a la imposición de las penalidades contenidas en el Anexo N° 10 del Contrato a ser aplicadas por el Regulador, conforme a lo señalado en la Cláusula 15.11 y siguientes. El CONCESIONARIO no estará exento de responsabilidad aún en los casos en que los incumplimientos sean consecuencia de contratos que celebre con sub contratistas.

INFORMACIÓN

- 9.17 Es obligación del CONCESIONARIO proporcionar, de acuerdo al ámbito de competencia del CONCEDENTE y del Regulador, informes relativos al desarrollo de la Explotación de la Concesión. El costo de la preparación de los informes corresponderá al CONCESIONARIO y se entregará conforme al formato aprobado por el Regulador, previa opinión del CONCEDENTE.

Sin perjuicio de la obligación de presentar al Regulador otros informes mencionados en el Contrato, la información periódica básica a proporcionar por el CONCESIONARIO se sujeta a lo establecido en el Reglamento General de Supervisión, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 024-2011-CD-OSITRAN, o norma que lo sustituya.

DERECHOS Y RECLAMOS DEL OPERADOR Y/U OPERADORES FERROVIARIOS Y USUARIOS



- 9.18 Los derechos inherentes al Operador y/u Operadores Ferroviarios consistirán básicamente en la utilización de la vía como infraestructura de transporte, en la posibilidad de prestar los Servicios de Transporte Ferroviario y Servicios Complementarios, a encontrarse informado sobre las características del mismo, a efectuar su reclamo ante el CONCESIONARIO conforme a lo dispuesto en el Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias de OSITRAN y los demás que contemplan las leyes de la materia y otros que pudieren establecerse en el Contrato y Normas Regulatorias.



Presentado un reclamo, el CONCESIONARIO deberá pronunciarse dentro de los plazos y de conformidad con lo establecido en el Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias de OSITRAN aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 019-2011-CD-OSITRAN, o norma posterior que lo modifique o sustituya, para la atención de los reclamos del Operador y/u Operadores Ferroviarios.

- 9.19 De otro lado, los Usuarios tienen derecho a efectuar sus reclamos en el libro de quejas, conforme a lo dispuesto en el Decreto Supremo N° 032-2005-MTC que aprueba el Reglamento Nacional de Ferrocarriles o norma que la modifique o sustituya. El incumplimiento en la implementación del libro de quejas antes referido será penalizado conforme al Anexo 10 del presente Contrato.

ETAPA TRANSITORIA Y ETAPA INTEGRAL

- 9.20 Durante la Etapa Transitoria y Etapa Integral, el CONCESIONARIO, a través del Operador, prestará los Servicios Obligatorios conforme a lo descrito en el Apéndice 3 del Anexo N° 7.

El CONCESIONARIO recibirá el RPMO correspondiente, como contraprestación por los Servicios Obligatorios prestados durante la Etapa Transitoria o la Etapa Integral.

INICIO DE LA EXPLOTACIÓN

- 9.21 El Inicio de la Explotación coincide con la Toma de Posesión, y se desarrollará en primer término a través de la Etapa Transitoria y luego mediante la Etapa Integral.

Asimismo, el CONCESIONARIO deberá contar con todo el personal, debidamente contratado, entrenado, capacitado y certificado, que se requiera para iniciar la Explotación.

A partir de esa fecha, el CONCESIONARIO recibirá el RPMO correspondiente como contraprestación de la operación y Mantenimiento, durante la Explotación de la Concesión.

SERVICIOS COMPLEMENTARIOS

- 9.22 El CONCESIONARIO está facultado a prestar adicionalmente los Servicios Complementarios, dentro del Área de la Concesión, producto de las Inversiones Obligatorias y/o adicionales, cuya prestación no podrá estar condicionada a la contratación de los Servicios Obligatorios.

Por los Servicios Complementarios prestados, el CONCESIONARIO tendrá derecho de cobrar un precio, el cual será a valor de mercado. Dichos Servicios Complementarios no podrán ser contrarios a la moral, a las buenas costumbres, al orden público, ni podrán afectar la funcionalidad del servicio en ninguno de sus aspectos. El CONCESIONARIO o quien éste designe estará autorizado a prestar los Servicios Complementarios previa aprobación por parte del CONCEDENTE.

- 9.23 En virtud de la presente Cláusula el CONCEDENTE autoriza al CONCESIONARIO, o a quien éste designe, a desarrollar como Servicios Complementarios los referidos a:

- i. arrendamiento de patios y locales en las estaciones, los cuales no podrán ser subarrendados ni otorgados a terceros bajo cualquier otra modalidad contractual;
- ii. arrendamiento de espacio para publicidad en las estaciones y coches, tanto en la parte interior como exterior, en los andenes y en los muros, así como publicidad en las tarjetas para uso del Servicio de Transporte Ferroviario, los cuales no podrán ser subarrendados ni otorgados a terceros bajo cualquier otra modalidad contractual;



- iii. servicios de alquiler de espacios para programas y publicidad por vías de radio, televisión y otros dentro de las estaciones y material rodante;
- iv. servicio de mantenimiento y reparación de material rodante de otros Operadores.
- v. servidumbres generadas como consecuencia del derecho de paso de la red de servicios públicos a través de la franja de derecho de vía asignado , así como las normas que autoricen el derecho de uso de la vía pública para la ejecución del Proyecto, con excepción de lo dispuesto por la Ley 29904, Ley de promoción de la banda ancha y construcción de la Red Dorsal Nacional de Fibra Óptica y su Reglamento.
- vi. desarrollo de un museo ferroviario para exhibición de los Bienes Históricos.

Esta autorización no implica la asunción de responsabilidad alguna de parte del CONCEDENTE, ni tampoco libera al CONCESIONARIO de obtener todas y cada una de las concesiones, autorizaciones, licencias y/o permisos que, según la normatividad sectorial y, en general, las Leyes y Disposiciones Aplicables que fueran necesarias para el inicio, desarrollo o Explotación de dichos Servicios Complementarios.

Los ingresos brutos provenientes de los Servicios Complementarios señalados en esta Cláusula, deberán ser auditados por una empresa auditora contratada por el CONCESIONARIO, a fin de realizar la verificación de la recaudación, por los cuales le corresponderá un _____ por ciento (___%) al CONCESIONARIO y un _____ por ciento (___%) al CONCEDENTE.

Los gastos necesarios para la implementación de los Servicios Complementarios serán asumidos en su integridad por el CONCESIONARIO. Asimismo, los ingresos provenientes de los Servicios Complementarios que corresponden al CONCEDENTE, serán transferidos por el CONCESIONARIO al Fideicomiso de Administración.

- 9.24 La prestación de Servicios Complementarios distintos a los señalados en la Cláusula precedente, requerirán la aprobación previa del CONCEDENTE, en estos casos las Partes convendrán el pago correspondiente, el cual no podrá ser inferior al valor de mercado, y la forma de distribución de los ingresos, entre otros.

SECCION X: REGIMEN ECONOMICO

CONDICIONES PARA LA OBTENCIÓN DEL CIERRE FINANCIERO



- 10.1 El CONCESIONARIO deberá acreditar que cuenta con los recursos financieros o los contratos suscritos que establezcan los compromisos de financiamiento que se generen para la ejecución de las Inversiones Obligatorias según lo establecido en el Contrato.



- 10.2 Para efectos de la acreditación a que se refiere el párrafo precedente, el monto a ser acreditado por el CONCESIONARIO, será aquel consignado en los EDI de Obras respectivo, así como el EDI de Material Rodante, debidamente aprobados.

- 10.3 Para acreditar que el CONCESIONARIO cuenta con el financiamiento correspondiente a todas las Inversiones Obligatorias, éste deberá presentar en un plazo de doce (12) meses a partir de la Fecha de Cierre, alternativa o conjuntamente para aprobación del CONCEDENTE:

- (i) copia legalizada notarialmente de los contratos de financiamiento, garantías, fideicomisos y en general cualquier texto contractual relevante, que el CONCESIONARIO haya acordado con el(los) Acreedor(es) Permitido(s) que participará(n) en el financiamiento de las Inversiones Obligatorias; y/o
- (ii) constancia de haber efectuado aportes en efectivo en el Fideicomiso de Administración; y/o
- (iii) copia legalizada notarialmente de los contratos de financiamiento, garantías, fideicomisos y en general cualquier texto contractual relevante con Empresas Vinculadas al CONCESIONARIO.

Los contratos referidos en el Numeral (i) deberán contener expresamente una disposición referida a que en caso el financiamiento quede sin efecto o el CONCESIONARIO incurra en alguna causal que active su terminación o resolución, el Acreedor Permitido comunicará inmediatamente dicha situación al CONCEDENTE.

- 10.4 En caso el CONCESIONARIO no haya cumplido con acreditar el cierre financiero de los recursos antes indicados, al vencimiento del plazo establecido en la presente Cláusula, el CONCESIONARIO podrá solicitar al CONCEDENTE por única vez una ampliación de seis (06) meses, dicha solicitud deberá ser acompañada de un sustento económico y/o técnico según corresponda.

En caso el CONCESIONARIO no acredite el Cierre Financiero al término del plazo ampliatorio, el CONCEDENTE podrá invocar la Caducidad de la Concesión por causa del CONCESIONARIO, en ese caso el CONCEDENTE ejecutará, en señal de compensación por daños y perjuicios, la totalidad de la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión.

ESTADOS FINANCIEROS

- 10.5 Dentro de los noventa (90) Días Calendario de iniciado cada Año Calendario, el CONCESIONARIO deberá entregar al CONCEDENTE y al Regulador sus estados financieros auditados correspondientes al ejercicio fiscal anterior. Asimismo, dentro de los treinta (30) Días Calendario de finalizado cada trimestre de cada Año Calendario, el CONCESIONARIO deberá entregar al CONCEDENTE y al Regulador sus estados financieros de dicho trimestre.



TARIFAS

- 10.6 El Operador, por la prestación de los Servicios Obligatorios, está facultado a cobrar la Tarifa por Servicios Obligatorios, cuyos valores se encuentran establecidos en el Anexo 9.



La Tarifa y sus modificaciones deberán ser puestas en conocimiento de los Usuarios en todas las boleterías o estaciones permanentemente, observando las normas de protección al consumidor que resulten aplicables.

Por permitir el acceso a la Vía Férrea de Operadores Ferroviarios, el CONCESIONARIO estará facultado a cobrar la Tarifa por uso de vía la que en ningún caso podrá ser diferente al valor establecido en el Anexo 9.

El CONCESIONARIO, por el uso del Material Rodante que no sea necesario para la prestación de los Servicios Obligatorios, estará facultado a cobrar la Tarifa por el alquiler del Material Rodante.

Del mismo modo, por la prestación de cada uno de los Servicios Complementarios proporcionados a solicitud de los usuarios, el CONCESIONARIO estará facultado a cobrar un precio.

TARIFAS PARA LOS SERVICIOS OBLIGATORIOS

- 10.7 El régimen tarifario de carácter social que estará autorizado a aplicar el Operador responsable de la prestación de los Servicios Obligatorios se encuentra descrito en el Apéndice 1 del Anexo N° 9 del presente Contrato.

Las tarifas de los Servicios Obligatorios de la Etapa Integral permanecerán vigentes los primeros dos (02) años contados desde el inicio de dicha etapa, posteriormente podrán ser reajustadas por el CONCEDENTE.

TARIFA POR USO DE VIA

- 10.8 El CONCESIONARIO deberá cobrar por cada unidad de vagón, autovagón y/o coche que circule por la Vía Férrea, cargada o vacía, la Tarifa por uso de vía cuyo monto y mecanismo de ajuste automático se detallan en el Anexo 9 del presente Contrato. Esta Tarifa por uso de vía incluso será aplicable para las unidades de vagón, autovagón y/o coche incluidas en el Anexo 8 o para aquellas de propiedad o de uso del CONCESIONARIO cuando circulen por la Vía Férrea como consecuencia de los Contratos de Acceso prestando servicios que no son los Servicios Obligatorios.

- 10.9 El CONCESIONARIO deberá cobrar al Operador Ferroviario la Tarifa por uso de vía de acuerdo a lo establecido en el Anexo 9 del presente Contrato. No se cobrará la Tarifa por uso de vía para los Servicios Obligatorios.

- 10.10 La Tarifa por uso de vía es el único concepto que el CONCESIONARIO puede cobrar a los Operadores Ferroviarios por su acceso a la Vía Férrea, por lo que no tiene derecho a solicitar el pago de derechos de llave, regalías o equivalentes por ese mismo concepto, sin perjuicio del derecho del CONCESIONARIO de brindar a los Operadores Ferroviarios otros derechos y/o servicios y de convenir con ellos la respectiva retribución. Los ingresos provenientes del cobro de las Tarifas por uso de vía serán depositados por el CONCESIONARIO en la cuenta recaudadora del Fideicomiso de Administración.



- 10.11 La Tarifa por uso de vía no será aplicable a las unidades que presten los Servicios Obligatorios, ni a las unidades que utilice el CONCESIONARIO destinadas exclusivamente a la vigilancia, reparación y mantenimiento de la Vía Férrea.



- 10.12 La Tarifa por uso de vía puede ser modificada a solicitud de las Partes, previa opinión favorable del Regulador. El CONCESIONARIO tendrá derecho a la modificación de la Tarifa por uso de vía si supera los Estándares de Mantenimiento y Seguridad Ferroviaria establecidos en el Anexo 6 y los Niveles de Servicio establecidos en el Anexo 7. El CONCESIONARIO deberá presentar toda la documentación técnica y económica sustentatoria al Regulador a fin que se establezca la nueva Tarifa por uso de vía que resulte aplicable siguiendo los procedimientos indicados en el Reglamento Marco de Acceso de la Infraestructura de Transporte de Uso Público, durante la vigencia del Contrato.

Sin perjuicio de este derecho, el CONCESIONARIO deberá solicitar al CONCEDENTE, la modificación de la Tarifa por uso de vía basándose en la mejora de los Estándares de Mantenimiento y Seguridad Ferroviaria exigidos en el Contrato, antes de realizar las inversiones necesarias para ello, en cuyo caso la nueva tarifa solamente podrá ser aplicada a partir del momento en que el Regulador certifique que el CONCESIONARIO ha alcanzado los nuevos Estándares de Mantenimiento y Seguridad Ferroviaria justificantes de la nueva Tarifa por uso de vía.

- 10.13 En todo lo relativo al derecho de Tarifa por uso de vía a ser cobrada por el CONCESIONARIO, son de aplicación las disposiciones establecidas en el Reglamento Marco de Acceso de la Infraestructura de Transporte de Uso Público aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 014-2003-CD-OSITRAN, o norma posterior que la modifique o sustituya, según corresponda.

TARIFA POR ALQUILER DE MATERIAL RODANTE

- 10.14 El CONCESIONARIO podrá cobrar la Tarifa por alquiler de Material Rodante por el alquiler de cada unidad de Material Rodante no destinado a la prestación de Servicios Obligatorios. Dicha tarifa será determinada por el CONCESIONARIO, quien deberá otorgar un trato igualitario a los Operadores Ferroviarios no vinculados a él, de la misma manera que trata a su Empresa Vinculada. En caso de incumplimiento será penalizado de acuerdo a lo establecido en el Anexo 10, sin perjuicio de lo dispuesto en el literal s) de la Cláusula 16.4, cuando corresponda. Los ingresos provenientes del cobro de las Tarifas por Alquiler de Material Rodante serán depositados por el CONCESIONARIO en la cuenta recaudadora del Fideicomiso de Administración.

OTROS INGRESOS

- 10.15 Constituirán ingresos adicionales del CONCESIONARIO todos aquellos que éste perciba como consecuencia de la explotación directa de Servicios Complementarios, además los que se perciban de las Empresas Vinculadas que efectúen la explotación de Servicios Complementarios y por permitir el acceso de terceros no vinculados a él, a las áreas en que se prestarán tales servicios; sin que ello implique que se limite la responsabilidad del CONCESIONARIO por la prestación de estos servicios.

- 10.16 Los ingresos resultantes de los Servicios Complementarios se sujetan a lo establecido en el segundo párrafo de la Cláusula 9.30.



- 10.17 El porcentaje correspondiente a favor del CONCEDENTE por los ingresos percibidos por Servicios Complementarios, serán depositados en el Fideicomiso por concepto de retribución para el CONCEDENTE.



EL COFINANCIAMIENTO

- 10.18 El CONCEDENTE se compromete a otorgar un Cofinanciamiento, más el IGV, que servirá para cubrir las Inversiones Obligatorias a través de la RPI, y para cubrir todos los costos de operación, reposición, conservación y mantenimiento de los Bienes de la Concesión, relacionados a la prestación de los Servicios Obligatorios durante la Explotación, a través de la RPMO.

- 10.19 El Cofinanciamiento estará disponible en la cuenta del Fideicomiso, de acuerdo a los plazos descritos en el presente Contrato. El CONCEDENTE presentará al MEF el cronograma de desembolsos del Cofinanciamiento con la debida oportunidad.
- 10.20 Los recursos necesarios para el Cofinanciamiento se harán efectivos a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, recursos que estarán contemplados en la Ley de Presupuesto General de la República. Para ello, el CONCEDENTE se compromete a habilitar cada año las partidas presupuestarias correspondientes por un monto igual a la RPI y la RPMO.

SOBRE LA RETRIBUCIÓN POR INVERSIÓN (RPI)

- 10.21 Las Inversiones Obligatorias a ser ejecutadas serán financiadas por el CONCESIONARIO y reconocidas por el CONCEDENTE mediante el sistema de la RPI cuyo procedimiento se describe en el Apéndice 1 del Anexo 5.

El importe de las Inversiones Obligatorias a ser financiadas por el CONCESIONARIO asciende a Dólares (US\$) sin incluir IGV.

- 10.22 El CONCESIONARIO adquiere el derecho a recibir la RPI anual como consecuencia de la obtención de los CAO según lo establecido en el Apéndice 1 del Anexo 5 del presente Contrato, por lo que el importe de la RPI asciende a Dólares (US\$) anuales.
- 10.23 El pago de la parte proporcional a la RPI por los CAO o CAO-MR emitidos (RPI-CAO) será efectuado de manera trimestral vencida durante (.....) años, conforme a lo descrito en el Apéndice 3 del Anexo 5 del presente Contrato.
- 10.24 El pago de la RPI trimestral, será efectuado a través del Fideicomiso de Administración, con los recursos del CONCEDENTE que deberán ser incluidos en las partidas específicas de la Ley de Presupuesto General de la República y cuyos recursos serán depositados por el CONCEDENTE en la Cuenta de Recaudación, para luego ser transferidos por el Fiduciario a la Cuenta de RPI.
- 10.25 El procedimiento para el reconocimiento de la RPI se detalla en el Apéndice 1 y Apéndice 4 del Anexo 5 del presente Contrato.

SOBRE LA RETRIBUCIÓN POR MANTENIMIENTO Y OPERACIÓN (RPMO)

- 10.26 El CONCESIONARIO se hará cargo del Mantenimiento de los Bienes de la Concesión destinados a la prestación de Servicios Obligatorios y la operación de la concesión relacionados a la prestación de los Servicios Obligatorios, durante el periodo de Explotación de la misma.

- 10.27 Por dicho servicio el CONCESIONARIO tendrá derecho a una Retribución por Operación y Mantenimiento (RPMO), cuyo importe asciende a Dólares (US\$) anuales.

- 10.28 El RPMO anual estará a cargo del CONCEDENTE y se desembolsará de forma trimestral a través del Fideicomiso, desde el Inicio de la Etapa Transitoria y durante la Etapa Integral.

- 10.29 Las fuentes y el procedimiento de pago para la RPMO, se encuentran reguladas en el Anexo 5.



EQUILIBRIO ECONÓMICO – FINANCIERO

- 10.30 Las Partes declaran su compromiso de mantener a lo largo de todo el período de duración del Contrato el equilibrio económico – financiero de éste. En tal sentido, las Partes reconocen que el Contrato a la Fecha de Cierre, se encuentra en una situación de equilibrio económico - financiero en términos de derechos, responsabilidades y riesgos asignados a las Partes. Las Partes declaran su compromiso de mantener a lo largo de todo el periodo de duración del Contrato el equilibrio económico – financiero de éste.
- 10.31 El presente Contrato estipula un mecanismo de restablecimiento del equilibrio económico - financiero al cual tendrán derecho el CONCESIONARIO y el CONCEDENTE en caso que la Concesión se vea afectada, exclusiva y explícitamente, debido a cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables, en la medida que tenga exclusiva relación a aspectos económicos financieros vinculados a la variación de los ingresos, costos de inversión, operación y mantenimiento de la Concesión relacionados con la prestación del Servicio Obligatorio y del mantenimiento de los Bienes de la Concesión.
- 10.32 El equilibrio será reestablecido por el Regulador siempre que las condiciones anteriores hayan tenido implicancias en la variación de ingresos o la variación de costos, o ambos a la vez, relacionados a los Servicios Obligatorios y del mantenimiento de los Bienes de la Concesión. Cualquiera de las Partes que considere que el equilibrio - económico financiero del Contrato se ha visto afectado podrá invocar su restablecimiento, proponiendo por escrito a la otra Parte y con la suficiente sustentación las soluciones y procedimientos a seguir para su restablecimiento.

El restablecimiento del equilibrio económico financiero se efectuará en base al estado de pérdidas y ganancias auditado del CONCESIONARIO del ejercicio anual en el que se verifiquen las variaciones de ingresos o costos anteriormente referidas. Sin perjuicio de ello, el CONCEDENTE podrá solicitar mayor información que sustente las variaciones señaladas.

El Regulador, establecerá la magnitud del desequilibrio en función a la diferencia entre:

- a) Los resultados antes de impuestos resultante del ejercicio, relacionados específicamente a la prestación de los Servicios Obligatorios y del mantenimiento de los Bienes de la Concesión reconocidos por el CONCEDENTE y/o el Regulador.
- b) El recalcule de los resultados antes de impuestos del mismo ejercicio, relacionado a la prestación del Servicio, aplicando los valores de ingresos o costos que correspondan al momento previo a la modificación que ocurran como consecuencia de los cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables.

Para tal efecto, el Regulador podrá solicitar al CONCESIONARIO la información que considere necesaria sobre los ingresos y costos que hayan sido afectados por los cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables.

- 10.33 Si el desequilibrio se produce en varios periodos, sin haberse restituido el mismo, se encontrará la diferencia acumulada de los resultados siguiendo el mismo procedimiento.



Acto seguido se procederá a encontrar el porcentaje del desequilibrio dividiendo la diferencia resultante del procedimiento anteriormente descrito entre el resultado antes de impuestos del último ejercicio o del resultado acumulado, según corresponda. Si supera el diez por ciento (10%) se procederá a restablecerlo, otorgando una compensación al CONCESIONARIO o al CONCEDENTE, según corresponda, por el desequilibrio calculado.

En ambos casos, dicha compensación será ser adicionada o descontada, respectivamente, del RPMO, por el monto que resulte sin incluir intereses. Las Partes podrán acordar un mecanismo diferente de compensación.

Si el monto obtenido en el literal b) de la Cláusula precedente es igual a cero (0), para reestablecer el desequilibrio económico financiero sólo se tendrá en cuenta la diferencia de monto obtenido en a) monto obtenido en b), sin ser necesario recalcular el porcentaje de desequilibrio antes mencionado.

- 10.34 En el supuesto que el CONCESIONARIO invoque el restablecimiento del equilibrio económico - financiero, corresponderá al Regulador determinar en los treinta (30) Días siguientes de recibida tal solicitud, la procedencia de la misma, en aplicación de lo dispuesto en los párrafos precedentes. De ser el caso, el Regulador deberá establecer en un plazo no mayor a treinta (30) Días, contados desde la fecha de su pronunciamiento, el monto a pagar a favor del CONCESIONARIO, aplicando para tal efecto, los criterios de valorización previstos en la presente Cláusula e informará del resultado al CONCEDENTE para que tome las medidas correspondientes y al CONCESIONARIO.

El monto que se haya determinado será abonado a éste dentro de los seis (06) meses contados a partir del Año de la Concesión siguiente a aquel en que se produjo la ruptura del equilibrio económico financiero, sin incluir intereses. Por cualquier retraso se reconocerá un interés igual a la Libor más dos por ciento (2%) sobre el saldo no pagado luego del periodo máximo de abono señalado.

En el supuesto que el CONCEDENTE invoque el restablecimiento del equilibrio económico - financiero, corresponderá al Regulador, determinar en los treinta (30) Días siguientes, la procedencia en aplicación de lo dispuesto en los párrafos precedentes. De ser el caso, el Regulador deberá establecer en un plazo no mayor a treinta (30) Días, contados desde el momento de emitido su pronunciamiento, el monto a pagar a favor del CONCEDENTE, aplicando para tal efecto, los criterios de valorización previstos en la presente Cláusula e informará del resultado al CONCEDENTE y al CONCESIONARIO para que tome las medidas correspondientes. El monto resultante será abonado por el CONCESIONARIO al CONCEDENTE dentro de los seis (06) meses contados a partir del Año de la Concesión siguiente a aquel en que se produjo la ruptura del equilibrio económico financiero. Por cualquier retraso se reconocerá un interés igual a la Libor más dos por ciento (2%) sobre el saldo no pagado luego del periodo máximo de abono señalado.

En la misma oportunidad que el CONCEDENTE o el CONCESIONARIO invoquen el restablecimiento del equilibrio económico – financiero, se dirigirán al Regulador para que emita su opinión técnica de conformidad con sus competencias legalmente atribuidas en esta materia.



Cualquier otro mecanismo de restitución del equilibrio económico – financiero será acordado por las Partes previa opinión técnica del Regulador, para lo cual se tomarán los plazos del procedimiento antes descrito.

- 10.35 La discrepancia respecto al monto de la compensación por efecto de la ruptura del equilibrio económico - financiero, será resuelta de conformidad con los mecanismos de solución de controversias regulados en la Sección XVIII del presente Contrato, rigiendo las demás disposiciones de esta Cláusula en lo que fueran pertinentes.

No se considerará aplicable lo indicado en esta Cláusula para aquellos cambios producidos como consecuencia de disposiciones expedidas por el Regulador que fijen infracciones o sanciones, que estuviesen contemplados en el Contrato o que fueran como consecuencia de actos, hechos imputables o resultado del desempeño del CONCESIONARIO.

RÉGIMEN TRIBUTARIO DE LA CONCESIÓN

- 10.36 El CONCESIONARIO deberá cumplir con todas las obligaciones de naturaleza tributaria que correspondan al ejercicio de su actividad, estando sujeto a la legislación tributaria nacional, regional y municipal que le resulte aplicable. El CONCESIONARIO estará obligado, en los términos que señalen las Leyes y Disposiciones Aplicables, al pago de todos los impuestos, contribuciones y tasas que se apliquen, entre otros, a los Bienes de la Concesión y en general a los que se construyan o incorporen a la Concesión, sean dichos tributos administrados por el Gobierno Nacional, Regional o Municipal.

- 10.37 El CONCESIONARIO podrá suscribir con el Estado, un convenio de estabilidad jurídica, el que conforme a la normatividad aplicable tiene rango de contrato ley, con arreglo a las disposiciones de los Decretos Legislativos N° 662 y N° 757 y el TULO así como sus normas modificatorias, complementarias y reglamentarias, previo cumplimiento de las condiciones y requisitos establecidos en dichas normas.

Asimismo, el CONCESIONARIO podrá acceder a los beneficios tributarios que le corresponda, siempre que cumpla con los procedimientos, requisitos y condiciones sustanciales y formales señaladas en las Leyes y Disposiciones Aplicables.

SECCION XI: GARANTÍAS

GARANTÍA DEL CONCEDENTE

- 11.1 El CONCEDENTE garantiza al CONCESIONARIO que prestará el apoyo que fuere necesario para asegurar la debida protección de la Concesión, con el fin de garantizar la prestación ininterrumpida de los Servicios de Transporte Ferroviario, sin perjuicio de la responsabilidad del CONCESIONARIO respecto de los mismos.



Las Partes reconocen que en ningún caso, la referida garantía constituirá una garantía financiera.

GARANTÍA A FAVOR DEL CONCEDENTE

Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión

- 11.2 Este instrumento garantiza el correcto y oportuno cumplimiento de todas y cada una de las obligaciones que este Contrato establece a cargo del CONCESIONARIO,

entre ellas, la elaboración del EDI de Obras y de Material Rodante, la ejecución de las Inversiones Obligatorias, la Explotación, la operación, mantenimiento de la Concesión, así como las penalidades establecidas en el Contrato de Concesión, y los Errores de Diseño de las Obras y del Material Rodante que se evidencien durante el Plazo de Concesión y la Provisión de Material Rodante.

- 11.3 El CONCESIONARIO está obligado a entregar al CONCEDENTE, en la Fecha de Cierre, una carta fianza irrevocable, incondicional, solidaria, de realización automática, sin beneficio de excusión, ni división, bajo los términos y condiciones señalados en el Anexo 4 del Contrato.
- 11.4 El CONCESIONARIO mantendrá vigente la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato durante todo el plazo de la Concesión y hasta dos (02) años posteriores a la fecha de Caducidad de la Concesión.
- 11.5 La Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato deberá ser emitida a favor del CONCEDENTE por una Empresa Bancaria, Empresa de Seguros o por un Banco Extranjero de Primera Categoría, debidamente confirmada por una Empresa Bancaria del sistema financiero nacional, por el importe y los plazos correspondientes, conforme a lo siguiente:
- (i) Once millones seiscientos mil y 00/100 Dólares Americanos (US\$ 11'600,00.00), a partir de la Fecha de Cierre hasta el inicio de la ejecución de Inversiones Obligatorias.
 - (ii) Desde el inicio de ejecución de Inversiones Obligatorias hasta la aceptación de las Inversiones Obligatorias por parte del Concedente, un monto equivalente a Veintiséis millones ciento veinte mil y 00/100 Dólares Americanos (26'120,000.00)
 - (iii) Desde el inicio de la Etapa Integral y hasta 02 años posteriores al Plazo de la Concesión, un monto equivalente a Seis millones doscientos cincuenta mil y 00/100 Dólares Americanos (US\$ 6'250,000) Dólares Americanos.
- 11.6 El monto de la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato no constituye un límite a las penalidades o indemnizaciones que puedan corresponder por los incumplimientos.
-  11.7 El Regulador se encuentra facultado a ejecutar dicha garantía, por los supuestos establecidos en el presente Contrato. En caso ejecute total o parcialmente la Garantía de Fiel Cumplimiento de Contrato, el Regulador deberá abonar el monto entregado por la entidad bancaria y/o financiera al CONCEDENTE, conforme a lo señalado en la Cláusula 15.17.
-  11.8 La Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato podrá ser ejecutada en forma parcial, en caso que las penalidades devengadas de acuerdo al presente Contrato no sean pagadas en forma directa y oportuna por el CONCESIONARIO; o, que el monto que corresponda por cualquier incumplimiento del Contrato sea menor al monto total de la garantía.
- 11.9 La Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato también podrá ser ejecutada para efectos de subsanar incumplimientos en que incurra el CONCESIONARIO en contratos de arrendamientos financieros o similares de bienes necesarios para una Explotación normal y adecuada del Servicio. A solicitud del CONCEDENTE se podrá ejecutar el monto que sea necesario para subsanar el incumplimiento del

CONCESIONARIO y evitar la resolución de estos contratos u otros que permitan la Explotación de dichos bienes.

- 11.10 La ejecución de la Garantía de Fiel Cumplimiento de Contrato procederá siempre que el CONCESIONARIO no hubiese pagado las penalidades o subsanado los incumplimientos dentro de los plazos otorgados para tal fin.

Restitución del monto garantizado

- 11.11 En caso de ejecución parcial o total de la Garantía de Fiel Cumplimiento de Contrato, el CONCESIONARIO está obligado a restituirla al monto original y en las mismas condiciones establecidas en la Cláusula 11.5, lo que deberá efectuar dentro de los treinta (30) Días Calendario siguientes a la fecha en que se realizó la ejecución de la Garantía de Fiel Cumplimiento de Contrato, sea parcial o total. En caso venciera dicho plazo sin que el CONCESIONARIO cumpla con restituir el monto total, el CONCEDENTE podrá ejercer su derecho de resolución del Contrato previsto en la Cláusula 16.4.

Renovación

- 11.12 La Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato deberá renovarse anualmente de manera tal que se mantenga vigente hasta dos (02) años posteriores a la fecha de Caducidad de la Concesión. Si se proroga el Plazo de la Concesión, la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato deberá renovarse anualmente de manera tal que se mantenga vigente hasta dos (02) años posteriores al período de la prórroga.

Si la fianza no es renovada por el CONCESIONARIO a más tardar treinta (30) Días Calendario antes de su vencimiento, el Regulador procederá a la ejecución total de la Garantía de Fiel Cumplimiento de Contrato. Sin perjuicio de lo dispuesto en el Literal m) de la Cláusula 16.4, el monto de la garantía será retenido por el CONCEDENTE como garantía hasta que el CONCESIONARIO cumpla con renovar la fianza. Al cumplimiento de la renovación de la fianza, el CONCEDENTE devolverá al CONCESIONARIO el monto de la garantía, sin intereses, y luego de deducidos los gastos en que haya incurrido, de ser el caso.

- 11.13 Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo anterior, serán aplicables las penalidades previstas en el Anexo 10.
- 11.14 La Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato deberá ser emitida, en los términos contenidos en las Bases y en la presente Cláusula, conforme al Anexo 4.

EJECUCIÓN DE LA GARANTÍA

- 11.15 La garantía señalada en las Cláusulas 11.2 y siguientes podrá ser ejecutada por el Regulador en forma total o parcial por alguna de las siguientes causales:

- i) En los supuestos establecidos de manera expresa en el Contrato y en el evento que el CONCESIONARIO incurra, en una causal de incumplimiento grave de Contrato de acuerdo a lo establecido en la Sección XVI y siempre y cuando el mismo no haya sido subsanado por el CONCESIONARIO dentro de los plazos otorgados para tal fin;
- ii) En el evento que, debido al incumplimiento o al cumplimiento parcial, tardío o defectuoso del Contrato, una sentencia definitiva firme o laudo condene al CONCESIONARIO a efectuar un pago a favor del CONCEDENTE, y siempre



que el CONCESIONARIO no hubiere realizado dicho pago en el plazo establecido en la sentencia definitiva o laudo condenatorio.

En caso de ejecución total o parcial de la garantía mencionada en la presente Sección, el CONCESIONARIO deberá restituir, o hacer restituir, la garantía al monto establecido y vigente al momento de la ejecución de dicha garantía. Si el CONCESIONARIO no restituye la garantía en un plazo de veinte (20) Días contados a partir de la fecha en la cual se realizó la ejecución total o parcial de la misma, entonces el CONCEDENTE, previa opinión del Regulador, mediante comunicación escrita a ese efecto, declarará resuelto el Contrato y la Concesión vencida en la fecha de dicha notificación procediendo a ejecutar la Garantía de Fiel Cumplimiento de Contrato por el monto remanente en señal de penalidad.

GARANTÍAS A FAVOR DE LOS ACREEDORES PERMITIDOS

11.16 Con el propósito de obtener financiamiento para cumplir con la ejecución de las Inversiones Obligatorias y la prestación del Servicio de Transporte Ferroviario en los términos exigidos bajo el Contrato, el CONCESIONARIO, siempre que las Leyes y Disposiciones Aplicables lo permitan y siguiendo el procedimiento que las mismas establezcan, podrá, previa autorización del CONCEDENTE y con opinión técnica del Regulador, otorgar garantías a favor de los Acreedores Permitidos, para garantizar el Endeudamiento Garantizado Permitido, sobre lo siguiente:

- a. El derecho de Concesión, conforme a lo previsto en el Decreto Legislativo 1224 y su Reglamento.
- b. Los Ingresos del CONCESIONARIO y luego de deducido el Aporte por Regulación a la que se refiere el inciso a) del artículo 14 de la Ley N° 26917 y de cualquier otro tributo comprometido para entidades estatales.
- c. Las acciones o participaciones del CONCESIONARIO.

El CONCESIONARIO acepta y reconoce que cualquiera de tales garantías o asignaciones de fondos no lo relevará de sus obligaciones en cumplimiento de lo establecido en el presente Contrato.

El CONCEDENTE acepta y reconoce que ni los Acreedores Permitidos ni otra persona que actúe en representación de ellos serán responsables del cumplimiento del Contrato por parte del CONCESIONARIO hasta que, en su caso, los Acreedores Permitidos ejerzan los derechos mencionados en la Cláusula 11.18 respecto de la ejecución de la hipoteca, en cuyo caso quien resulte titular de la misma como consecuencia de su ejecución, asumirá en su condición de nuevo concesionario, las obligaciones y derechos del presente Contrato.

El CONCEDENTE y el CONCESIONARIO garantizan que los derechos que se estipulan a favor de los Acreedores Permitidos en el presente Contrato son irrenunciables, irrevocables e inmutables, salvo que medie el consentimiento previo y expreso de tales Acreedores Permitidos; entendiéndose que con la sola comunicación de los Acreedores Permitidos, dirigida al CONCEDENTE y al CONCESIONARIO haciéndole conocer que harán uso de tales derechos, se tendrá por cumplida la aceptación del respectivo Acreedor Permitido a la que se refiere el Artículo 1458 del Código Civil.

Para efecto de la autorización de constitución de las garantías a que se refiere la presente Cláusula, el CONCESIONARIO deberá entregar al CONCEDENTE y al Regulador copia de los proyectos de contrato y demás documentos relacionados



con la operación, así como una declaración del posible Acreedor Permitido que contenga los requisitos contenidos en el Anexo 3.

11.17 Autorización de Endeudamiento Garantizado Permitido

Los términos financieros principales del Endeudamiento Garantizado Permitido, incluyendo los montos del principal, tasa o tasas de interés, disposiciones sobre amortización, gastos de emisión, comisiones, penalidades por pago anticipado, seguros, impuestos, garantías, entre otros, requerirán la aprobación del CONCEDENTE, previa opinión técnica del Regulador.

El CONCESIONARIO deberá presentar la solicitud con la debida anticipación y contemplando los plazos previstos en la presente clausula con el objeto de contar con la aprobación del Endeudamiento Garantizado Permitido de manera previa a la acreditación del Cierre Financiero.

La opinión del Regulador consistirá en evaluar que los términos financieros principales del Endeudamiento Garantizado Permitido no contravengan lo establecido en el Contrato de Concesión, conforme a lo establecido en la Ley N°26917 y su respectivo Reglamento.

Por su parte, el CONCEDENTE sólo podrá negar la solicitud de autorización del Endeudamiento Garantizado Permitido basándose en el perjuicio económico que dichos términos podrían ocasionarle.

EL CONCESIONARIO acepta y reconoce que cualquiera de tales garantías no lo relevará de sus obligaciones contractuales.

El CONCESIONARIO deberá presentar por escrito la solicitud de aprobación simultáneamente al CONCEDENTE y al Regulador, acompañando la información vinculada al Endeudamiento Garantizado Permitido, así como la información indicada en el primer párrafo de la presente Cláusula.

El CONCEDENTE deberá emitir su pronunciamiento en un plazo máximo de veinte (20) Días, respectivamente, contados desde el día siguiente de la fecha de vencimiento del plazo para la emisión de la opinión técnica del Regulador, aun cuando este último no se haya pronunciado. El Regulador contará con veinte (20) Días contados desde la fecha de recepción de la solicitud del CONCESIONARIO para emitir su opinión técnica.

Para los efectos de la evaluación, el Regulador podrá solicitar información adicional, dentro de los quince (15) Días Calendario de recibida la solicitud presentada por el CONCESIONARIO. En tal caso, el plazo máximo de veinte (20) Días para la emisión de la opinión técnica del Regulador se suspende y se reanuda a partir de la fecha de presentación de la información adicional solicitada, siempre que haya sido presentada de manera completa y sin deficiencias. Dicha información deberá ser remitida simultáneamente al Regulador y al CONCEDENTE.

Por su parte, el CONCEDENTE podrá solicitar, información adicional dentro de los quince (15) Días Calendario de recibida la opinión técnica del Regulador. En tal caso, el plazo máximo previsto para que dicha entidad emita su pronunciamiento, se suspende y se reanudará desde la fecha de presentación de la información adicional solicitada, siempre que haya sido presentada de manera completa y sin deficiencias.



En caso venciera el plazo mencionado en los párrafos anteriores sin que el CONCEDENTE se pronuncie, se entenderá que el Endeudamiento Garantizado Permitido ha sido aprobado.

El Anexo 3 del presente Contrato contiene los términos de la comunicación que el CONCEDENTE conviene irrevocablemente en otorgar a favor de los Acreedores Permitidos, consintiendo en la creación del paquete de garantías así como en su ejecución cuando así lo requieran los Acreedores Permitidos.

El CONCEDENTE podrá exigir que en los contratos que el CONCESIONARIO celebre con Acreedores Permitidos para el financiamiento de las Inversiones Obligatorias se establezca el derecho del CONCEDENTE a asumir la posición contractual del CONCESIONARIO en caso de Caducidad de la Concesión. Para tal exigencia, el CONCEDENTE contará con un plazo perentorio de diez (10) Días, contados desde la fecha de presentación de la solicitud de aprobación presentada por el CONCESIONARIO y mencionada en el quinto párrafo de esta Cláusula, para ejercer tal derecho.

Cualquier modificación que el CONCESIONARIO estime necesario realizar a los términos financieros del Endeudamiento Garantizado Permitido contraído, deberá contar con la aprobación previa del CONCEDENTE y la opinión técnica del Regulador, de acuerdo con el procedimiento establecido en la presente Cláusula.

HIPOTECA DE LA CONCESIÓN

11.18 El CONCESIONARIO tiene derecho a otorgar en hipoteca su derecho de Concesión de acuerdo a lo establecido en el Decreto Legislativo N° 1224 y su Reglamento y Leyes y Disposiciones Aplicables, en garantía del Endeudamiento Garantizado Permitido. La solicitud de autorización y la constitución de la garantía y su respectiva ejecución extrajudicial se registrarán por las siguientes reglas:

(i) Autorización de constitución de Hipoteca

El CONCESIONARIO podrá constituir hipoteca sobre su derecho de Concesión siempre que cuente con la previa autorización otorgada por el CONCEDENTE y opinión técnica del Regulador, según la Cláusula 11.17.

Para la modificación de la hipoteca sobre la Concesión en caso sea necesario, se seguirá el mismo procedimiento previsto en la Cláusula 11.17.

(ii) Ejecución Extrajudicial de la Hipoteca

La ejecución de la hipoteca se hará siguiendo similares principios y mecanismos que los establecidos para la ejecución de la garantía mobiliaria prevista en la Cláusula 11.19, procedimiento de ejecución que será establecido en el correspondiente contrato de hipoteca respetando lo establecido en el Decreto Legislativo 1224 y su Reglamento.

11.19 Procedimiento de ejecución de la garantía mobiliaria sobre acciones o participaciones correspondiente a la Participación Mínima

El procedimiento de ejecución de la garantía mobiliaria sobre las acciones o participaciones correspondientes a la Participación Mínima, bajo la dirección del (los) Acreedor(es) Permitido(s) y con la participación del CONCEDENTE, se registrará obligatoriamente por las siguientes reglas:

- La decisión del (los) Acreedor(es) Permitido(s) consistente en ejercer su derecho a ejecutar la garantía mobiliaria de las acciones o participaciones constituida a



su favor, deberá ser comunicada por escrito al CONCEDENTE, al CONCESIONARIO y al Regulador.

- A partir de dicho momento, (a) el CONCEDENTE estará impedido de declarar la Caducidad de la Concesión y estará obligado a iniciar inmediatamente las coordinaciones del caso con el (los) Acreedor(es) Permitido(s), con el objeto de designar a la persona jurídica que, conforme a los mismos términos previstos en el Contrato de Concesión y bajo una retribución a ser acordada con el (los) Acreedor(es) Permitido(s), actuará como interventor y estará transitoriamente a cargo de la operación de la Concesión durante el tiempo que demande la sustitución del Socio Estratégico a que se hace referencia en los puntos siguientes; y (b) ningún acto del CONCESIONARIO podrá suspender el procedimiento de ejecución de la garantía mobiliaria, quedando impedido a dar cumplimiento a las obligaciones que dieron lugar a la ejecución de la referida garantía.
- Para tales efectos, el (los) Acreedor(es) Permitido(s) podrá(n) proponer al CONCEDENTE operadores calificados, que cumplan con los requisitos establecidos en las Bases y quien elegirá a uno de ellos para encargarse transitoriamente de la Concesión. La designación de la persona jurídica que actuará como interventor, determinada por el CONCEDENTE, deberá ser comunicada por escrito al Regulador y al CONCESIONARIO. A partir de dicho momento, el CONCESIONARIO estará obligado a iniciar las coordinaciones del caso, con el objeto que la transición de transferencia se lleve a cabo de la manera más eficiente posible.
- La operación transitoria de la Concesión en manos del interventor deberá quedar perfeccionada en un plazo no mayor a los sesenta (60) Días Calendario contados a partir de la fecha en que el CONCESIONARIO tome conocimiento de la referida designación, asumiendo el CONCESIONARIO responsabilidad si la operación transitoria antes mencionada no se perfecciona por causas imputables a éste.
- Una vez que la Concesión se encuentre bajo la operación transitoria del interventor, el (los) Acreedor(es) Permitido(s) deberá(n) proponer al CONCEDENTE, el texto íntegro de la convocatoria y las bases del procedimiento de subasta privada de la Participación Mínima, en un plazo máximo de treinta (30) Días. Dichas bases deberán respetar los lineamientos sustantivos contenidos en las Bases del Concurso, especialmente en lo correspondiente a las características generales de la Concesión y el Estudio Definitivo de Ingeniería respectivamente, en cuanto no se opongan a la naturaleza de la nueva subasta a realizarse. A tal efecto, el (los) Acreedor(es) Permitido(s) deberá(n) remitir una propuesta de convocatoria y bases al CONCEDENTE.
- Sometido el texto de la convocatoria y las bases del procedimiento de subasta privada de la Participación Mínima a consideración del CONCEDENTE, éste deberá formular sus observaciones sobre los mismos a través de un pronunciamiento que deberá ser emitido dentro de los diez (10) Días contados a partir de la fecha en que se le entregó el texto en referencia. Vencido dicho plazo y a falta de pronunciamiento por parte del CONCEDENTE, el referido texto se entenderá aprobado.
- Una vez que el (los) Acreedor(es) Permitido(s) tome(n) conocimiento de las observaciones formuladas por el CONCEDENTE, tendrá(n) un plazo no mayor a diez (10) Días para efectos de subsanarlas o rechazarlas y someter al CONCEDENTE por segunda vez el texto de la convocatoria y las bases del



procedimiento de subasta privada de la Participación Mínima. Seguidamente, el CONCEDENTE deberá emitir pronunciamiento respecto del texto en referencia dentro de los diez (10) Días contados a partir de la fecha en que se le comunicó por segunda vez. No obstante, vencido el plazo en referencia y a falta de pronunciamiento en sentido aprobatorio, el referido texto se entenderá aprobado.

- Aprobado el texto de la convocatoria y las bases del procedimiento de subasta privada de la Participación Mínima, el (los) Acreedor(es) Permitido(s) deberá(n) dar trámite al procedimiento allí establecido en un plazo no mayor a los diez (10) Días siguientes. La buena pro deberá ser otorgada en un plazo que no podrá exceder los ciento ochenta (180) Días contados a partir la convocatoria, salvo que, conforme a las circunstancias del caso, el trámite de dicho procedimiento demande un plazo mayor, en cuyo caso se aplicará la prórroga que determine el CONCEDENTE.
- Otorgada la buena pro de la subasta privada de la Participación Mínima conforme a lo establecido en el texto de las bases aprobadas por el CONCEDENTE, así como a lo señalado en esta Cláusula, dicho acto deberá ser comunicado por escrito tanto al CONCEDENTE como a la persona jurídica interventora. A partir de dicho momento, esta última estará obligada a iniciar las coordinaciones del caso, con el objeto que la transición de la operación de la Concesión se lleve a cabo de la manera más eficiente posible. La sustitución definitiva del Socio Estratégico a favor del adjudicatario de la buena pro deberá quedar perfeccionada en un plazo no mayor a los treinta (30) Días contados a partir de la fecha en que se otorgó la buena pro de la subasta privada, bajo responsabilidad del interventor, salvo que la sustitución no pudiera ser perfeccionada en dicho plazo por un hecho imputable al adjudicatario.
- Conforme al procedimiento establecido previamente, el adjudicatario de la buena pro de la subasta privada descrita líneas arriba será reconocido por el CONCEDENTE como nuevo Socio Estratégico. Para tales efectos, dicho Socio Estratégico sustituirá íntegramente al Socio Estratégico original, quedando sujeto a los términos del presente Contrato de Concesión.

DERECHO DE SUBSANACIÓN DE LOS ACREEDORES PERMITIDOS

11.20 El Regulador notificará a los Acreedores Permitidos, simultáneamente a la notificación que se remita al CONCESIONARIO, de la ocurrencia de cualquier incumplimiento de las obligaciones del CONCESIONARIO contenidas en el presente Contrato, con el fin de que los Acreedores Permitidos, puedan realizar las acciones que consideren necesarias para contribuir al cabal cumplimiento de las obligaciones a cargo del CONCESIONARIO.



11.21 El CONCEDENTE reconoce que no se puede resolver el Contrato o declarar la Caducidad de la Concesión, sin notificar previamente a los Acreedores Permitidos de tal intención, y sin que los Acreedores Permitidos hayan contado con el derecho de subsanar la causal que haya originado el derecho del CONCEDENTE de resolver el Contrato de acuerdo a lo previsto en la presente Cláusula y con el procedimiento señalado a continuación:



- a) En caso ocurriese cualquiera de las causales señaladas en la Sección XVI del Contrato y hubiese vencido el plazo del CONCESIONARIO para subsanar dicho evento y el CONCEDENTE quisiese ejercer su derecho de resolver el Contrato, éste deberá primero enviar una notificación por escrito a los Acreedores Permitidos. En dicha notificación el CONCEDENTE deberá señalar

expresamente la causal o las causales de resolución producidas. Para que dicha notificación se considere válida deberá contar con el respectivo cargo de recepción o ser enviada por correo electrónico o por fax, siendo necesaria la verificación de su recepción.

- b) Los Acreedores Permitidos contarán con un plazo de sesenta (60) Días contados desde la notificación a que se refiere el Literal a) precedente, para remediar la causal o causales de resolución que le hayan sido notificadas. Transcurrido dicho plazo sin que los Acreedores Permitidos logren remediar la causal de resolución ocurrida, el CONCEDENTE podrá ejercer su derecho a resolver el Contrato, asumiendo las obligaciones frente los Acreedores Permitidos conforme a la Sección XVI.

El no ejercicio de la facultad de subsanación por parte de los Acreedores Permitidos, en modo alguno afecta o afectará los beneficios y/o derechos establecidos a favor de los Acreedores Permitidos en este Contrato.

- c) La intención de subsanación o la subsanación de la causal producida por parte de los Acreedores Permitidos no podrá entenderse en ningún caso como la asunción por parte de los Acreedores Permitidos de ninguno de los pactos, acuerdos, ni obligaciones del CONCESIONARIO en el presente Contrato.

En caso el CONCESIONARIO subsanara la causal de resolución durante el período de sesenta (60) Días a que hace referencia el Literal b) precedente, el CONCEDENTE se obliga a notificar en un plazo máximo de setenta y dos (72) horas de ocurrido dicho hecho, a los Acreedores Permitidos comunicando la cesación de la existencia de la causal de resolución.

SECCION XII: RÉGIMEN DE SEGUROS Y RESPONSABILIDAD DEL CONCESIONARIO

APROBACIÓN

- 12.1. El CONCESIONARIO se obliga a contar como mínimo con los seguros que se exigen en el presente Contrato, de conformidad con lo establecido en la presente Sección, cuyas propuestas de pólizas deberán ser presentadas al Regulador para su aprobación.



A la Fecha de Cierre, el Concesionario deberá presentar el listado de las empresas especializadas a que se refiere la Cláusula 12.2.

ESTUDIO DE RIESGOS



- 12.2. El CONCESIONARIO contratará los servicios de una empresa especializada de reconocido prestigio internacional, distinto del broker, corredor o asesor de seguros del CONCESIONARIO, para la realización del estudio de riesgo, con la finalidad de determinar la máxima pérdida probable de todos los bienes por asegurar, que pueda ser causada producto de los siniestros o eventos que ocurran y que estarán cubiertos por las pólizas mencionadas en la Cláusula 12.3, salvo por las Cláusulas 12.3.4 y 12.3.5. La máxima pérdida probable será el monto mínimo de suma asegurada para cada cobertura exigida en cada póliza requerida.

A la Fecha de Cierre, el CONCESIONARIO presentará al Regulador una relación con no menos de tres (03) empresas especializadas. El Regulador cuenta con un

plazo de cinco (05) Días para elegir a una de las empresas especializadas propuestas y comunicar su decisión al CONCESIONARIO. De no darse dicha elección, dentro del plazo mencionado, el CONCESIONARIO podrá contratar a la empresa de su elección.

A los treinta y cinco (35) Días contados desde la Fecha de Cierre, el CONCESIONARIO deberá presentar al CONCEDENTE, con copia al Regulador, los estudios de riesgos referidos en las Cláusulas 12.3.1 y 12.3.3.

Con relación al seguro de la Cláusula 12.3.3, el estudio de riesgos antes mencionado deberá ser actualizado luego del Inventario Inicial indicado en la Cláusula 1.26., considerando los Bienes de la Concesión luego de la devolución a que se refiere la Cláusula 5.31.

El CONCESIONARIO deberá presentar al CONCEDENTE, con copia al Regulador, el estudio de riesgo correspondiente al seguro referido en la Cláusula 12.3.2, al menos veinte (20) Días antes del inicio de la ejecución de Inversiones Obligatorias.

El CONCESIONARIO deberá presentar al CONCEDENTE, con copia al Regulador, el estudio de riesgos referido a los seguros indicados en la Cláusula 12.3.1 y la Cláusula 12.3.3 correspondiente a las Inversiones Obligatorias aceptadas que han adquirido la condición de Bienes de la Concesión, en un plazo no mayor a veinte (20) Días de concluida la ejecución de las Inversiones Obligatorias.

Luego de la aceptación de las Inversiones Obligatorias, el CONCESIONARIO deberá entregar al CONCEDENTE, con copia al Regulador, dentro del primer trimestre de cada Año Calendario, un estudio de riesgos actualizado al 31 de diciembre del Año Calendario anterior, incluyendo las Inversiones Adicionales ejecutadas y aceptadas.

CLASES DE PÓLIZAS DE SEGUROS

- 12.3. Salvo lo dispuesto en la Cláusula 12.9, durante la vigencia del Contrato, el CONCESIONARIO tomará y deberá mantener vigentes las siguientes pólizas de seguros, que tendrán como objeto cubrir los siniestros que se produzcan relacionados con las Inversiones Obligatorias y la Explotación, de acuerdo a lo siguiente:

12.3.1. De responsabilidad civil

El CONCESIONARIO deberá contratar y mantener vigente por su cuenta y costo, una póliza de seguro de vigencia mínima anual por el monto mínimo determinado en el estudio de riesgos, que cubra daños y perjuicios que se causen a los pasajeros, así como a terceros afectados como consecuencia de la ejecución de las Inversiones Obligatorias y de la Explotación, desde la Toma de Posesión establecida en la Cláusula 5.11, hasta la culminación del presente Contrato.

La cobertura incluirá:

- Los daños a pasajeros y terceros indemnizándose por muerte, invalidez permanente, incapacidad temporal, gastos de atención médica, hospitalaria, quirúrgica y farmacéutica por el monto mínimo determinado en el estudio de riesgos, así como gastos de sepelio por persona.
- Los daños y perjuicios a la propiedad de terceros así como los daños ambientales que emanen de las operaciones que realice el asegurado, por el monto mínimo determinado en el estudio de riesgos.



12.3.2. Seguro durante la ejecución de Obras

El CONCESIONARIO está obligado a mantener vigente, durante la ejecución de Obras y hasta la suscripción del Acta de Aceptación de las Obras, un seguro contra todo riesgo denominado póliza CAR (Construction All Risk), que contemple la cobertura Básica ("A") y otras conforme a las coberturas utilizadas usualmente en el mercado de seguros para este tipo de actividades.

Adicionalmente a la cobertura Básica ("A") la póliza CAR deberá contar con otras coberturas tales como: Daño malicioso, vandalismo, terrorismo, robo, cables subterráneos, tuberías y demás instalaciones subterráneas, Errores de Diseño, debilitamiento de elementos portantes y cualquier otra cobertura contemplada bajo una póliza CAR hasta una suma asegurada que sea por demás suficiente para hacer frente ante cualquier siniestro que pudiese ocurrir durante la ejecución de las Obras, cuyo monto mínimo asegurado corresponderá al determinado por el estudio de riesgo respectivo.

La póliza contratada tendrá como único beneficiario al CONCESIONARIO, el cual estará obligado a destinar de inmediato los fondos obtenidos en la reconstrucción, reparación y/o sustitución de los Bienes de la Concesión, en el menor plazo posible. El presente seguro deberá incluir una Cláusula en la que se establezca que los fondos producto de la indemnización por cualquiera de las ocurrencias invocadas deberán ser destinados necesariamente a la reconstrucción, reparación y/o sustitución de los Bienes de la Concesión que hayan sufrido daños por el siniestro, salvo lo dispuesto en la Cláusula 16.13.

Se podrá tener como asegurado adicional de la póliza, a los Acreedores Permitidos, previa aprobación del Regulador.

12.3.3. Seguro sobre los Bienes de la Concesión

A partir de la Toma de Posesión, el CONCESIONARIO deberá contar con pólizas de seguro contra todo riesgo para todos los Bienes de la Concesión, que cubran el cien por ciento (100%) del valor de reposición de los bienes que resulten afectados, siempre y cuando dicho daño no provenga de una Emergencia Ferroviaria por derrumbe y/o huayco a que se refiere la Cláusula 8.8 y siguientes.

A partir de la suscripción del Acta de Aceptación de las Inversiones Obligatorias, el CONCESIONARIO deberá contar con pólizas de seguro contra todo riesgo, de similares características, para cubrir aquellos bienes que se integrarán a los Bienes de la Concesión, producto de la ejecución de las Inversiones Obligatorias.

La modalidad en que se contratarán las pólizas es de primer riesgo. La contratación de las respectivas pólizas de seguro contra todo riesgo deberá adecuarse a la naturaleza de cada activo integrante de los Bienes de la Concesión.

Las coberturas serán cuando menos las siguientes: daños parciales o totales provocados por agua, terremoto, incendio, explosión, terrorismo, vandalismo, conmoción civil, robo, hurto y apropiación ilícita, daños provocados por error o falla humana de los Usuarios, CONCESIONARIO o terceros que no corresponden a daño por negligencia, dolo o culpa inexcusable.



Las pólizas de seguro deberán mantenerse vigentes durante la vigencia de la Concesión. Dichos seguros incluirán cobertura por: (a) el costo de reconstrucción, reparación y/o sustitución de los Bienes de la Concesión; y (b) el lucro cesante que cubra todos aquellos ingresos que el CONCESIONARIO dejó de percibir durante las demoras o la interrupción del Servicio (siempre que supere un plazo de treinta (30) Días calendario y únicamente por los Días Calendario adicionales a dicho plazo, de conformidad con lo establecido en este Contrato y las Leyes y Disposiciones Aplicables.

La cobertura mínima asegurada será determinada a partir del estudio de riesgos a que hace referencia la Cláusula 12.2 del presente Contrato.

La póliza contratada tendrá como único beneficiario al CONCESIONARIO, el cual estará obligado a destinar de inmediato los fondos obtenidos en la reconstrucción, reparación y/o sustitución de los Bienes de la Concesión en el menor plazo posible. El presente seguro deberá incluir una Cláusula en la que se establezca que los fondos producto de la indemnización por cualquiera de las ocurrencias invocadas deberán ser destinados necesariamente a la reconstrucción, reparación y/o sustitución de los Bienes de la Concesión que hayan sufrido daños por el siniestro, salvo lo dispuesto en la Cláusula 16.13.

El CONCEDENTE suspenderá la obligación del CONCESIONARIO de contratar y mantener vigente la póliza que cubra daños a los Bienes de la Concesión únicamente respecto de actos de terrorismo y/o guerra exterior, si este tipo de seguro dejase de ser ofrecido en el mercado nacional e internacional, y así sea determinado por la empresa especializada a que se refiere la Cláusula 12.2. La suspensión de esta obligación operará desde el momento en que entre en vigencia el tratamiento alternativo que deberán acordar el CONCESIONARIO y el CONCEDENTE por escrito para regular el supuesto en que los Bienes de la Concesión sufran daños por actos de terrorismo o guerra exterior.

Si durante la suspensión a que se refiere la presente Cláusula, el mercado nacional o internacional ofreciera nuevamente pólizas para cubrir daños causados por actos de terrorismo y/o guerra exterior, según corresponda, la obligación del CONCESIONARIO de contratar y mantener vigente la póliza que cubra este tipo de daños recobrará vigencia y el CONCESIONARIO deberá contratar dicha póliza dentro de los diez (10) Días de requerido por escrito por el CONCEDENTE.

Esta obligación retomará vigencia en el momento en que el CONCESIONARIO contrate la póliza para cubrir daños a los Bienes de la Concesión por actos de terrorismo o guerra exterior; o, una vez transcurrido el plazo de diez (10) Días referido, lo que ocurra primero. Simultáneamente con la entrada en vigencia de esta obligación quedará sin efecto el tratamiento alternativo que hubiesen acordado las Partes, existiendo nuevamente la posibilidad de suspenderla en los mismos términos a que se refiere la presente Cláusula, si ocurriera nuevamente la suspensión señalada en el párrafo precedente.

12.3.4. Seguros Personales para Trabajadores

El CONCESIONARIO deberá cumplir con contratar y presentar todas las pólizas que exigen las Leyes y Disposiciones Aplicables para los



trabajadores en el Perú, cubriendo y protegiendo la vida y la salud de todos los trabajadores relacionados directamente con el objeto del Contrato tales como el Seguro Complementario de Trabajo de Riesgo (Salud y Pensiones), entre otros. Estos seguros deberán ser contratados considerando como mínimo las coberturas y requerimientos exigidos por las Leyes y Disposiciones Aplicables.

Asimismo, el CONCESIONARIO deberá verificar que las empresas de servicios especiales, agentes contratistas o subcontratistas con la que el CONCESIONARIO vaya a emplear o contratar, también cumplan con las normas señaladas en el párrafo anterior, o, en su defecto, deberá contratar directamente dicho seguro por cuentas de ellas.

12.3.5. Otras pólizas

Sin perjuicio de las pólizas obligatorias indicadas en las Cláusulas 12.3.1 a la 12.3.4, el CONCESIONARIO podrá, de acuerdo a su propia visión estratégica de manejo y distribución de los riesgos o bien para cumplir con lo establecido por las Leyes y Disposiciones Aplicables o bien por cualquier otra causa debidamente justificada, tomar cualquier otra póliza de seguros, debiendo comunicar al CONCEDENTE una vez contratadas las mismas.

12.3.6. Eventos no cubiertos

Las pérdidas, daños y responsabilidades no cubiertas por las mencionadas pólizas de seguros, o por falta de cobertura, estarán a cargo del CONCESIONARIO, quien será el único responsable frente al CONCEDENTE por cualquier pérdida o daño ocasionado, con excepción a los casos de Fuerza Mayor o caso fortuito.

COMUNICACIÓN

- 12.4. Las pólizas emitidas de conformidad con el Contrato deberán contener una estipulación que obligue a la compañía aseguradora respectiva a notificar por escrito al CONCEDENTE y al Regulador sobre cualquier omisión de pago de primas en que incurriese el CONCESIONARIO y sobre cualquier circunstancia que afecte la vigencia, validez o efectividad de la póliza, con una anticipación no menor a veinte (20) Días a la fecha en que el incumplimiento del CONCESIONARIO pueda determinar la caducidad o pérdida de vigencia de la póliza en forma total o parcial. La obligación de notificación será también aplicable al supuesto de cesación, retiro, cancelación o falta de renovación de cualquier seguro que el CONCESIONARIO deba mantener conforme a este Contrato.

La póliza respectiva deberá establecer, asimismo, que la caducidad o pérdida de vigencia de la póliza sólo se producirá si la compañía aseguradora ha cumplido previamente con la obligación a que se refiere el párrafo precedente.

VIGENCIA DE LAS PÓLIZAS

- 12.5. El CONCESIONARIO se compromete a presentar al Regulador, con copia al CONCEDENTE, anualmente, antes del 30 de enero de cada Año Calendario, y durante toda la vigencia de la Concesión, una relación de las pólizas de seguro a ser tomadas y/o mantenidas por el CONCESIONARIO durante cada Año Calendario, indicando al menos la cobertura, la compañía aseguradora, compañías reaseguradoras y las reclamaciones hechas durante el año anterior, y un certificado



emitido por el representante autorizado de la compañía aseguradora indicando que el CONCESIONARIO ha cumplido durante el año anterior con el pago de las primas de las pólizas de seguros contratada con dicha aseguradora.

Las pólizas de seguros deberán ser renovadas oportunamente con una anticipación no menor de treinta (30) Días Calendario de su vencimiento.

Sin perjuicio de lo indicado precedentemente, durante el transcurso del Contrato y cada vez que el CONCEDENTE lo requiera, el CONCESIONARIO deberá presentar prueba fehaciente ante el CONCEDENTE que todas las pólizas de seguro siguen vigentes y de acuerdo a las aprobaciones del CONCEDENTE.

DERECHO DEL CONCEDENTE A ASEGURAR

- 12.6. De verificarse el incumplimiento de la obligación del CONCESIONARIO de contratar o mantener vigentes por cada una de las pólizas señaladas en la Cláusula 12.2 del presente Contrato, el CONCEDENTE tendrá derecho, procediendo en forma razonable, a adquirir por sí mismo estos seguros en cuyo caso todos los montos pagados por el CONCEDENTE por este concepto deberán ser reembolsados por el CONCESIONARIO al CONCEDENTE, con un recargo de diez por ciento (10%) por concepto de penalidad dentro de los treinta (30) Días Calendario siguientes a la fecha en que el CONCEDENTE haya comunicado formalmente el ejercicio de la facultad comprendida en esta Sección.

En caso de incumplimiento de la obligación de reembolso así como del recargo señalado, el Regulador procederá a ejecutar en forma inmediata la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión, hasta por el monto adeudado, sin perjuicio de las eventuales acciones a que diera lugar el referido incumplimiento, entre ellas, la resolución del Contrato de conformidad con lo establecido en el Literal n) de la Cláusula 16.4.

MECANISMO DE DECLARACIÓN DE EMERGENCIA

- 12.7. En caso se presenten daños ocasionados por una Emergencia Ferroviaria sobre los Bienes de la Concesión, el CONCESIONARIO estará obligado a dar pronta solución al daño producido garantizando el Servicio de Transporte Ferroviario.
- 12.8. Una vez identificados los daños producidos, corresponderá al CONCESIONARIO poner en conocimiento del CONCEDENTE dicha situación, dentro del Día siguiente de ocurrido el siniestro.

POSIBILIDAD DE REVISIÓN DE LOS TÉRMINOS DE LA OBLIGACIÓN DE CONTRATAR SEGUROS

- 12.9. Con la intención de coadyuvar a la contratación y/o renovación de los seguros indicados en la Cláusula 12.2, dicha obligación podrá ser revisada excepcionalmente por el CONCEDENTE, si los seguros exigidos no estuvieran disponibles o dejaran de estar disponibles en el mercado asegurador o bien el alto costo de sus primas constituyeran un impedimento real para su contratación. A efectos de determinar la situación antes descrita se aplicarán las siguientes reglas:

- a) Se considerará como un impedimento real de la contratación de los seguros exigidos en esta sección, si el precio de la más baja de las primas disponibles en el mercado nacional e internacional hubiera experimentado un aumento de valor superior a un treinta por ciento (30%) respecto de la prima pagada por el



CONCESIONARIO por el mismo o análogo seguro el año inmediatamente anterior al precedente, o el período anterior si el seguro contratado tuviese un plazo superior a un (01) año. En ningún caso el CONCESIONARIO podrá alegar esta circunstancia, ni la de haber dejado de estar disponibles los Seguros, durante el período de ejecución de Obras.

- b) El CONCESIONARIO deberá comunicar al CONCEDENTE, con copia al Regulador, la ocurrencia de esta circunstancia a lo menos sesenta (60) Días antes de la fecha en que deben presentarse los certificados de cobertura o renovación, adjuntando un informe de uno o más consultores independientes de seguros de prestigio nacional, distinto del broker, corredor o asesor de seguros del contratista, que contenga: i) una descripción fundada de la forma y cuantía en que las condiciones del mercado asegurador han cambiado en el sentido invocado por el CONCESIONARIO y ii) una proposición fundada y razonable sobre las nuevas pólizas y/o montos que el CONCESIONARIO, dado los cambios experimentados en el mercado, debiera tomar la mayor protección posible sin incurrir en gastos exagerados que hagan inviable la subsistencia del Contrato en el mediano plazo.
- c) A partir de la comunicación del CONCESIONARIO, el Regulador tendrá un plazo de quince (15) Días para pronunciarse sobre las implicancias que pueden generarse por las modificaciones a realizarse en los seguros. En un plazo no mayor de diez (10) Días de recibida la opinión del Regulador, el CONCEDENTE se pronunciará sobre la solicitud del CONCESIONARIO y del informe indicado en el literal precedente bajo la perspectiva de que los costos de contratación de los seguros exigidos pueden hacer inviable la subsistencia del Contrato en el mediano plazo y, si así lo estima procedente, aceptará las modificaciones propuestas a la(s) póliza(s) de seguros, dejándose además expresamente establecido que la modificación al régimen de Seguros que el CONCEDENTE estableciere para un determinado período sólo tendrá vigencia por el período de un (01) año, por lo que vencido ese plazo volverán a regir las exigencias contenidas en la Cláusula 12.3.

RESPONSABILIDAD DEL CONCESIONARIO

- 12.10. La contratación de pólizas de seguros por parte del CONCESIONARIO no disminuye la responsabilidad de éste, la misma que le es atribuible por causas originadas con posterioridad a la Toma de Posesión, por tanto el CONCESIONARIO continúa sujeto al cumplimiento de las obligaciones establecidas en este Contrato y se obliga a mantener indemne al CONCEDENTE y al Regulador ante cualquier demanda, demora o reclamo vinculado con su operación, subrogándose asimismo en lugar del CONCEDENTE y/o el Regulador, si existe pretensión de terceros por esta causa, en cualquier vía.



En caso de siniestro por causa de dolo o culpa del CONCESIONARIO y que no fuere cubierto por las pólizas de seguro establecidas en la Cláusula 12.3, el CONCESIONARIO será el único responsable por cualquier daño que fuere causado, debiendo pagar la totalidad de las sumas adeudadas a cualquier persona de acuerdo con las Leyes y Disposiciones Aplicables.

El CONCESIONARIO asumirá los costos de todos y cada uno de los deducibles y/o coaseguros que haya contratado en las pólizas de seguros requeridas.

- 12.11. El CONCESIONARIO contratará todas las pólizas de seguro que se requieran en virtud del presente Contrato con compañías de seguros y reaseguros que tengan la

calificación A o superior al momento de contratar o renovar la póliza de seguro, según información de la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP y/o clasificadora de riesgos que operen en el Perú y/o en el extranjero. Los reaseguradores internacionales que cubran los riesgos del asegurador contratado por el CONCESIONARIO deberán tener una calificación mínima de A-, otorgada por una entidad clasificadora de riesgos internacional de reconocido prestigio aceptada por la Superintendencia de Mercado de Valores (SMV), al momento de la contratación y las sucesivas renovaciones.

Los certificados de seguros para cada póliza antes indicadas deberán contener lo siguiente:

- Una declaración en la que el CONCEDENTE aparezca como asegurado adicional.
- Una declaración en la que la compañía de seguros haya renunciado a los derechos de subrogación con respecto al CONCEDENTE.

En caso de siniestro, el CONCESIONARIO deberá reportarlo sin dilación alguna a la compañía aseguradora y al mismo tiempo notificar del mismo al CONCEDENTE y al Regulador. Si la cobertura del seguro se cancela por falta de notificación oportuna de un siniestro, la responsabilidad en que se incurra será por cuenta del CONCESIONARIO y libera de toda responsabilidad al CONCEDENTE, respecto al equivalente del monto que hubiera debido indemnizar a la parte asegurada en caso se hubiera notificado oportunamente del siniestro.

OBLIGACIÓN DEL CONCEDENTE

- 12.12. En caso el CONCEDENTE recibiera o percibiera algún monto de reembolso de daños producidos en la Infraestructura Ferroviaria en cumplimiento de los términos pactados en las pólizas a que se refiere la presente Sección, serán destinados única y exclusivamente a que el CONCESIONARIO repare dichos daños, de tal manera que pueda seguir explotando normalmente el Ferrocarril Huancayo - Huancavelica. Para tal efecto, el CONCEDENTE deberá entregar los montos percibidos al CONCESIONARIO en un plazo que no deberá exceder de treinta (30) Días.

SECCION XIII: CONSIDERACIONES SOCIO AMBIENTALES

OBLIGACIONES SOCIO AMBIENTALES DEL CONCESIONARIO



- 13.1 Durante la ejecución de las Inversiones Obligatorias, la Explotación y Conservación, el CONCESIONARIO deberá cumplir con las Leyes y Disposiciones Aplicables referentes a la conservación del ambiente como una variable fundamental de su gestión, implementando las medidas necesarias que aseguren el manejo socio ambiental apropiado de la Concesión y los mecanismos que permitan una adecuada participación y comunicación con la comunidad.

Para tal efecto, deberá regirse por los Instrumentos de Gestión Ambiental que apruebe la Autoridad Ambiental Competente, así como los mandatos que ésta establezca en el marco de la normativa ambiental vigente. La certificación ambiental otorgada por la Autoridad Ambiental Competente no exime de responsabilidad al CONCESIONARIO respecto al cumplimiento de la normativa ambiental vigente.

- 13.2 Para ello, el CONCESIONARIO elaborará el Estudio de Impacto Ambiental Semidetallado (EIA-sd) en base a los términos de referencia aprobados por la

Resolución Directoral N° 329-2015-MTC/16 expedida el 21 de mayo de 2015, por la Autoridad Ambiental Competente.

El CONCESIONARIO dispondrá de _____ (____) Días contados desde la Fecha de Cierre para cumplir con la presentación del Contrato de Prestación de Servicios de una empresa consultora que elabore el EIA-sd, conforme a los requerimientos descritos en el numeral 3. de los términos de referencia aprobados por la resolución antes señalada.

- 13.3 Previo al inicio de la ejecución de las Inversiones Obligatorias, el CONCESIONARIO deberá acreditar que cuenta con la aprobación del EIA-sd y la certificación ambiental correspondiente por parte de la Autoridad Ambiental Competente.
- 13.4 Con el propósito de minimizar los impactos negativos que se puedan producir al medio ambiente en el área de influencia de la Concesión, durante la ejecución de las Inversiones Obligatorias, la Explotación y Conservación, el CONCESIONARIO deberá cumplir con las especificaciones y medidas definidas en los Instrumentos de Gestión Ambiental aprobados.
- 13.5 Si el financiamiento a efectuarse para la Ejecución de las Inversiones Obligatorias y/o etapa de Explotación y Conservación involucra participación multilateral, se contemplarán adicionalmente a las obligaciones de las Cláusulas anteriores, el cumplimiento de las salvaguardas ambientales exigibles por el organismo o entidad multilateral con los que se establezcan compromisos financieros vinculantes en este Proyecto.
- 13.6 A partir de la Toma de Posesión, el CONCESIONARIO será responsable de la mitigación de los impactos ambientales que se generen en el Área de la Concesión y/o en zonas fuera del Área de la Concesión utilizadas para el desarrollo del Proyecto, en la medida que se demuestre que la causa del daño se hubiere originado como consecuencia de las actividades realizadas por el CONCESIONARIO. Dicha responsabilidad será determinada por la Autoridad Ambiental Competente, en el marco de la normatividad ambiental vigente.
- 13.7 El CONCESIONARIO en ningún caso será responsable por daños ambientales preexistentes a la fecha de la Toma de Posesión, incluidos Pasivos Ambientales, aun cuando los efectos dañinos y/o los reclamos correspondientes se produzcan después de dicha fecha.



En el caso de identificar pasivos ambientales pre-existentes, el CONCEDENTE, sea directamente o previa coordinación y acuerdo con el CONCESIONARIO, realizará un estudio de caracterización de pasivos ambientales. En tanto es un estudio especializado, deberá ser realizado a través de una entidad consultora inscrita en el Registro de Entidades Autorizada para elaborar Estudios de Impacto Ambiental en el Sub-sector Transportes.

Si producto de esa caracterización se identifican pasivos ambientales críticos, la entidad consultora deberá formular un plan de descontaminación y tratamiento de pasivos ambientales. La implementación del referido plan estará a cargo del CONCEDENTE, quien podrá coordinar y acordar con el CONCESIONARIO su ejecución.

- 13.8 El incumplimiento de las obligaciones, en materia ambiental no contempladas expresamente en el Contrato y que se deriven de las Leyes y Disposiciones

Aplicables que se encuentren vigentes, por parte del CONCESIONARIO, será sancionado por la Autoridad Ambiental Competente.

- 13.9 El CONCESIONARIO, a su propio costo, se obliga a tomar aquellas medidas correctivas que correspondan o que considere pertinentes, previamente aprobadas por la Autoridad Ambiental Competente, para evitar que en el desarrollo de sus actividades se generen riesgos ambientales que excedan los niveles o estándares tolerables de contaminación o deterioro del medio ambiente, de acuerdo a lo determinado en los Instrumentos de Gestión Ambiental aprobados por la Autoridad Ambiental Competente y en las Leyes y Disposiciones Aplicables.
- 13.10 Previo al inicio de la ejecución de Inversiones Obligatorias, el CONCESIONARIO deberá realizar capacitaciones a sus trabajadores, en temas relacionados con el tipo de actividades a realizar y las medidas ambientales a implementar en el marco del Instrumento de Gestión Ambiental aprobado por la Autoridad Ambiental Competente.
- 13.11 El CONCESIONARIO, previa aprobación de la Autoridad Ambiental Competente, podrá incorporar mejoras y/o nuevas medidas ambientales a las exigidas, que a su juicio contribuyan a la protección del medio ambiente durante la ejecución de Inversiones Obligatorias, la Explotación y Conservación, u otras actividades que se realicen dentro del período de la Concesión.
- 13.12 En caso el Proyecto requiera el uso o explotación de nuevas áreas no comprendidas en los Instrumentos de Gestión Ambiental aprobados, será necesario que el CONCESIONARIO cuente con la aprobación de la Autoridad Ambiental Competente previo a su intervención, en el marco de la normativa ambiental vigente.
- 13.13 En caso que el Proyecto: (i) sufra modificaciones y/o cambios de trazo, o (ii) que incluya nuevas actividades, obras o nuevas áreas, no comprendidas en los Instrumentos de Gestión Ambiental aprobados, será necesario que el CONCESIONARIO previamente a su intervención informe tales modificaciones o cambios a efectos de determinar si corresponde una reclasificación del Proyecto en el marco de la normatividad ambiental vigente o si solo se requiere la elaboración de un Instrumento de Gestión Ambiental complementario. En cualquiera de estos dos (02) supuestos, el CONCESIONARIO deberá contar con la aprobación de la Autoridad Ambiental Competente, en el marco de la normativa ambiental vigente.

PATRIMONIO CULTURAL



- 14 Cuando las obras y actividades de ingeniería a ejecutarse en el Área de la Concesión de las vías públicas existentes, impliquen remoción del terreno circundante, en el Área de la Concesión o sección vial normativa, el CONCESIONARIO deberá mantener un monitoreo arqueológico permanente, durante la ejecución de la Obra.
- 15 Cuando las obras y actividades de ingeniería comprendan disponer de sectores de uso complementario que impliquen remoción del suelo y subsuelo fuera del Área de la Concesión o sección vial normativa, tales como campamentos, canteras, botaderos o áreas de material excedente, accesos, caminos temporales, plantas industriales, polvorines, zonas de pruebas y/o estudios de ingeniería y otros, el CONCESIONARIO deberá obtener el CIRA correspondiente, si se tratara de actividades sobre el nivel.

- 13.16 Para los casos no contemplados en las disposiciones señaladas en las Cláusulas precedentes, se aplicará lo señalado por el Ministerio de Cultura mediante Resolución Ministerial N° 012-2010-MC que aprueba la directiva que establece Procedimientos Especiales para la Implementación del Decreto Supremo N° 009-2009-ED y la Directiva N° 001-2013-VMPCIC/MC "Normas y Procedimientos para la emisión del CIRA" en el marco del Decreto Supremo N° 054-2013-PCM, el Decreto Supremo N° 060-2013-PCM y la Resolución Viceministerial N° 037-2013-VMPCIC-MC, y/o normas modificatorias y complementarias.
- 13.17 Para el tratamiento de los aspectos de patrimonio cultural, será de aplicación la Ley N° 28296 - Ley General del Patrimonio Cultural de la Nación y su Reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 011-2006-ED, que reconoce como bien cultural los sitios arqueológicos, los bienes inmuebles que incluyen los conjuntos monumentales, estipulando sanciones administrativas por caso de negligencia grave o dolo, en la conservación de los bienes del patrimonio cultural de la Nación o normas que la complemente, modifique o sustituya, y el Decreto Supremo N° 001-2011-MC y sus modificatorias, que aprueba el Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Cultura.

GESTIÓN AMBIENTAL

- 13.18 El CONCESIONARIO entregará a la Autoridad Ambiental Competente, con copia al Regulador, un informe socio ambiental de la implementación del Instrumento de Gestión Ambiental aprobado por la Autoridad Ambiental Competente, que dé cuenta del estado del Área de la Concesión, con los respectivos componentes socio ambientales que se han visto afectados por la ejecución de las Inversiones Obligatorias, de acuerdo al cronograma y plazos establecidos en los Instrumentos de Gestión Ambiental aprobados por la Autoridad Ambiental Competente o cuando esta lo estime conveniente.

SISTEMA DE GESTIÓN CON COMPROMISOS MULTILATERALES

- 13.19 El CONCESIONARIO deberá elaborar los informes socio ambientales de acuerdo a lo establecido por la Autoridad Ambiental Competente, sin perjuicio de los informes que se exijan como producto de la suscripción de compromisos con las entidades multilaterales, de ser el caso.
- 13.20 El CONCESIONARIO, una vez iniciada la ejecución de Inversiones Obligatorias, implementará un sistema de gestión ambiental reconocido internacionalmente y que estará sujeto a auditoría y certificación por parte de una entidad distinta al CONCESIONARIO. El plazo para la implementación y certificación es de dos (02) años con posterioridad a la fecha de inicio de la Etapa Integral.



PENALIDADES



- 13.21 El incumplimiento de las obligaciones contractuales de carácter ambiental previstas en el presente Contrato y sus Anexos dará lugar a la imposición de penalidades, de acuerdo con lo establecido en el Anexo 10, debiendo el CONCESIONARIO asumir a su propio costo las medidas correctivas que resulten necesarias.
- 13.22 Si el CONCEDENTE o alguna Autoridad Gubernamental con autorización previa de la Autoridad Ambiental Competente, identificara impactos ambientales negativos no mitigados en la aplicación del Instrumento de Gestión Ambiental aprobado, el CONCESIONARIO deberá implementar las medidas de mitigación y/o compensación ambientales, a su propio costo, sin perjuicio de las sanciones

previstas en la normatividad ambiental vigente y de la aplicación de las penalidades establecidas en el Anexo 10.

- 13.23 Asimismo, si luego de la aprobación del Instrumento de Gestión Ambiental correspondiente, el CONCEDENTE o alguna Autoridad Gubernamental con autorización previa de la Autoridad Ambiental Competente, identificara el exceso de los nuevos límites máximos permisibles o estándares tolerables de calidad ambiental, debido a cambios en la normativa ambiental vigente, y se determinara la necesidad de implementar medidas de adecuación a la norma, mitigación y/o compensación de los impactos ambientales adicionales a las contempladas en el Instrumento de Gestión Ambiental aprobado, el CONCESIONARIO será responsable de financiar y superar de manera inmediata los impactos con las medidas de mitigación necesarios. El plazo de adecuación será el previsto en el dispositivo legal que apruebe la Autoridad Ambiental Competente. Los costos incurridos en dicha mitigación serán reconocidos y pagados por el CONCEDENTE en el siguiente ejercicio presupuestal del CONCEDENTE.

En el caso que la Autoridad Ambiental Competente apruebe un reglamento de infracciones y sanciones, estos deberán ser tomados en cuenta por el CONCESIONARIO en la ejecución del proyecto.

SECCION XIV: RELACIONES CON SOCIOS, TERCEROS Y PERSONAL

CESIÓN O TRANSFERENCIA DE LA CONCESIÓN

- 14.1 A los dos (02) años posteriores al inicio de la Etapa Integral, el CONCESIONARIO podrá transferir su derecho a la Concesión y ceder su posición contractual con la autorización previa del CONCEDENTE, la cual deberá tener en consideración la opinión técnica que previamente debe emitir el Regulador.

Para efecto de la autorización, el CONCESIONARIO deberá comunicar su intención de transferir la Concesión o ceder su posición contractual, acompañando lo siguiente:

- a) Contrato preparatorio o carta de intención de transferencia o cesión, debidamente suscrita por el cedente, de acuerdo al procedimiento y con las mayorías societarias exigidas por el Estatuto Social.
- b) Contrato preparatorio o carta de intención de transferencia o cesión, debidamente suscrita por el cesionario, de acuerdo al procedimiento y con las mayorías societarias exigidas por el Estatuto Social.
- c) Documentación que acredite la capacidad legal necesaria del cesionario.
- d) Documentación que acredite la conformidad de los cedidos respecto a la cesión de posición contractual en los contratos que los cedentes hayan celebrado en cumplimiento de las Bases del Concurso.
- e) Documentación que acredite que el cesionario cuenta con el capital social requerido en el presente Contrato.
- f) Documentación que acredite que el cesionario cuenta con un Socio Estratégico, conforme a los requerimientos de las Bases del Concurso y del presente Contrato.
- g) Documentación que acredite la capacidad financiera y técnica del cesionario, teniendo en cuenta las previsiones de las Bases y el Contrato.
- h) Acuerdo por el cual el tercero conviene en asumir cualquier daño y pagar cualquier otra suma debida y pagadera por el CONCESIONARIO. En este mismo acuerdo deberá constar que la emisión de comprobantes de pago corresponderá al cesionario de acuerdo a lo previsto en el Contrato.



- i) Conformidad de los Acreedores Permitidos respecto al acuerdo de transferencia o cesión propuesta.

El CONCESIONARIO deberá presentar toda la documentación señalada en la presente Cláusula tanto al CONCEDENTE como al Regulador. En un plazo no mayor de treinta (30) Días contados desde la presentación efectuada por el CONCESIONARIO, el Regulador deberá emitir opinión previa. A su vez, el CONCEDENTE deberá pronunciarse sobre la operación en un plazo máximo de cuarenta (40) Días, contados desde la recepción de la opinión del Regulador o de vencido el plazo para emitirla. El pronunciamiento negativo del CONDEDEENTE o la ausencia de pronunciamiento implican el rechazo de la operación.

El asentimiento del CONCEDENTE no libera de responsabilidad al CONCESIONARIO por la transferencia de su derecho a la Concesión o cesión de su posición contractual hasta por un plazo máximo de tres (03) años desde la fecha de aprobación de la transferencia o cesión. Esto implica que durante este período el cedente será solidariamente responsable con el nuevo CONCESIONARIO por los actos realizados hasta antes de la transferencia o cesión.

- 14.2 Cualquier otro accionista del CONCESIONARIO, cuya facultad de disponer de su participación no haya sido restringida en virtud del presente Contrato, podrá transferir su participación accionaria en cualquier momento, debiendo acreditar ante el CONCEDENTE con copia al Regulador que sus condiciones patrimoniales son iguales o mejores a las del accionista cedente a la fecha de precalificación en el Concurso. Para estos efectos corresponde aplicar el procedimiento establecido en la Cláusula 14.1.

CLÁUSULAS EN CONTRATOS

- 14.3 En todos los contratos que el CONCESIONARIO celebre con sus socios, terceros y personal deberá incluir Cláusulas que contemplen lo siguiente:
- Incluir una sección en virtud de la cual se precise que la Caducidad de la Concesión conllevará la resolución de los respectivos contratos por ser éstos accesorios al primero.
 - Limitar su plazo de vigencia a fin que en ningún caso exceda el plazo de la Concesión.
 - La renuncia a interponer acciones de responsabilidad civil contra el CONCEDENTE, el Regulador y sus funcionarios.
 - Incluir una Cláusula que permita al CONCEDENTE, a su sola opción, asumir la posición contractual del CONCESIONARIO en dicho contrato, a través de una cesión de posición contractual autorizada irrevocablemente y por adelantado por la tercera Persona, en caso se produzca la Caducidad o Suspensión de la Concesión por cualquier causa, posibilitando la continuación de tales contratos en los mismos términos, y por tanto, la Explotación. Esta opción no será aplicable en los contratos referidos a la prestación de servicios públicos prestados a favor del CONCESIONARIO u otros contratos que celebre el CONCESIONARIO por adhesión.
 - Incluir una Cláusula que garantice que el Constructor, el Asesor Ferroviario de corresponder, el Operador, Operadores Ferroviarios, el Proveedor de Material Rodante, los sub contratistas, entre otros, cumplirán las Leyes y Disposiciones Aplicables, en especial de las normas en materia ambiental relacionadas directamente con sus actividades económicas.



En caso no se incluya como mínimo, las mencionadas Cláusulas precedentes, las obligaciones del CONCESIONARIO no serán oponibles al CONCEDENTE, al Regulador y sus funcionarios.

- 14.4 El CONCEDENTE podrá solicitar al CONCESIONARIO, sin perjuicio de la función supervisora del Regulador, copia de los contratos referidos en la Cláusula precedente dentro de los quince (15) Días de su suscripción.
- 14.5 En ningún caso el CONCESIONARIO se exime de responsabilidad alguna frente al CONCEDENTE, por actos derivados de la ejecución de los contratos suscritos con terceros, que pudiere tener incidencia alguna sobre la Concesión.

PERMANENCIA DEL CONSTRUCTOR

- 14.6 El plazo de vigencia del Contrato de Construcción será, como mínimo, desde la Fecha de Cierre hasta dos (02) años posteriores al Inicio de la Etapa Integral. En caso la ejecución de las Obras se extienda por cualquier motivo, el CONCESIONARIO y el Constructor deberán prorrogar el Contrato de Construcción, por un periodo equivalente al de la interrupción que generó la extensión.

El Constructor podrá ser sustituido por el CONCESIONARIO dentro del plazo antes indicado, conforme al procedimiento establecido en la Cláusula 14.13.

PERMANENCIA DEL ASESOR FERROVIARIO

- 14.7 De corresponder, el plazo de vigencia del Contrato de Asesoría Ferroviaria será, como mínimo, desde la Fecha de Cierre hasta dos (02) años posteriores al inicio de la Etapa Integral. En caso la ejecución de las Obras se extienda por cualquier motivo, el Constructor y el Asesor Ferroviario deberán prorrogar el Contrato de Asesoría Ferroviaria, por un periodo equivalente al de la interrupción que generó la extensión.
- 14.8 El Asesor Ferroviario podrá ser sustituido por el CONCESIONARIO dentro del plazo antes indicado, conforme al procedimiento establecido en la Cláusula 14.13.

PERMANENCIA DEL PROVEEDOR DE MATERIAL RODANTE

- 14.9 El plazo de vigencia del Contrato de Provisión de Material Rodante, será, como mínimo, desde la Fecha de Cierre hasta dos (02) años posteriores al Inicio de la Etapa Integral. En caso la ejecución de las Obras se extienda por cualquier motivo, el CONCESIONARIO y el Proveedor de Material Rodante deberán prorrogar el Contrato de Provisión de Material Rodante, por un periodo equivalente al de la interrupción que generó la extensión.

- 14.10 El Proveedor de Material Rodante podrá ser sustituido por el CONCESIONARIO dentro del plazo antes indicado, conforme al procedimiento establecido en la Cláusula 14.13.

PERMANENCIA DEL OPERADOR

- 14.11 El plazo de vigencia del Contrato de Operación será, como mínimo, desde la Fecha de Cierre hasta la Caducidad de la Concesión, es decir durante todo el Plazo de la Concesión.

Asimismo, en caso el Operador haya acreditado los requisitos técnicos de precalificación durante la etapa de Concurso, mediante un Asesor Técnico en



Operación, el plazo de vigencia del Contrato de Asistencia Técnica en Operación será, como mínimo, desde la Fecha de Cierre hasta dos (02) o cinco (05) años posteriores al Inicio de la Etapa Integral, según corresponda.

- 14.12 El Operador o el Asesor Técnico en Operación podrán ser sustituidos por el CONCESIONARIO dentro de los plazos antes indicados, conforme al procedimiento establecido en la Cláusula 14.13.

PROCEDIMIENTO PARA LA SUSTITUCIÓN

- 14.13 El CONCESIONARIO deberá presentar al CONCEDENTE y al Regulador su solicitud con los documentos requeridos en las Bases para precalificar al nuevo Constructor y/o Asesor Ferroviario y/o Proveedor de Material Rodante y/o Operador, según corresponda.

El Regulador deberá emitir opinión dentro de un plazo máximo de veinte (20) Días de recibida la solicitud del CONCESIONARIO. El CONCEDENTE emitirá su pronunciamiento por escrito para dicha sustitución, en un plazo máximo de veinte (20) Días de recibida la opinión del Regulador o de vencido el plazo para emitirla.

Tal solicitud no podrá ser denegada en caso la Persona que pretenda sustituir al Constructor y/o Asesor Ferroviario y/o Proveedor de Material Rodante y/o Operador, según corresponda, cumpla con los requisitos de las Bases para precalificar como tal. En caso el CONCEDENTE no se pronuncie dentro del plazo antes señalado, la solicitud se entenderá aprobada.

La solicitud de sustitución ni la aceptación de la misma implicará la extensión del plazo de ejecución de las obligaciones a cargo del CONCESIONARIO, siendo los gastos generales que se generen durante dicho período asumidos por el CONCESIONARIO.

RELACIONES CON EL SOCIO ESTRATÉGICO

- 14.14 El Socio Estratégico deberá permanecer durante todo el Plazo de la Concesión, debiendo mantener la titularidad, como propietario directo, de por lo menos la Participación Mínima en el CONCESIONARIO.
- 14.15 Sin perjuicio de ello, el CONCESIONARIO podrá sustituir al Socio Estratégico, considerando lo siguiente:



- a) En caso la solicitud de sustitución se presente hasta dos (02) años posteriores al inicio de la Etapa Integral, el Socio Estratégico sólo podrá ser sustituido por otro que cumpla con los mismos requisitos técnicos y financieros de precalificación que el Socio Estratégico que se pretenda sustituir (Constructor o Proveedor de Material Rodante).



- b) En caso la solicitud de sustitución se presente luego de dos (02) años posteriores al Inicio de la Etapa Integral, el Socio Estratégico podrá ser sustituido por una Persona que acredite el requisito financiero solicitado por las Bases del Concurso para el Socio Estratégico

A tal efecto, el CONCESIONARIO deberá presentar al CONCEDENTE y al Regulador su solicitud con los documentos requeridos en las Bases para precalificar al nuevo Socio Estratégico. El Regulador deberá pronunciarse dentro de un plazo máximo de diez (10) Días de recibida la solicitud del CONCESIONARIO. Por su

parte, el CONCEDENTE deberá pronunciarse dentro de un plazo máximo de diez (10) Días de recibida la opinión del Regulador o de vencido el plazo para emitirla. En caso el CONCEDENTE no se pronuncie dentro del plazo antes señalado, la solicitud se entenderá denegada.

En caso existan observaciones formuladas o necesidad de contar con información adicional por parte del CONCEDENTE y/o el Regulador, el CONCESIONARIO dispondrá de un plazo máximo de diez (10) Días contados desde la fecha de recepción de dicho requerimiento para remitir, tanto al CONCEDENTE como al Regulador, la subsanación o información adicional solicitada. El Regulador contará con un plazo de cinco (05) Días para emitir su opinión la cual deberá ser remitida al CONCEDENTE, quien deberá pronunciarse en un plazo no mayor de cinco (05) Días.

14.16 El Socio Estratégico, a partir de la Fecha de Cierre, deberá comprometerse a:

- a) Mantener la Participación Mínima en el CONCESIONARIO por todo el plazo de la Concesión, salvo lo dispuesto en la Cláusula 14.15 precedente. En tal sentido, deberá oponerse, a cualquier moción que presente un accionista o socio del CONCESIONARIO que proponga un aumento del capital social respecto del cual el Socio Estratégico no esté en capacidad de ejercer su derecho de suscripción preferente que le permita, cuando menos, seguir manteniendo la Participación Mínima en el CONCESIONARIO.
- b) Ajustar su conducta en las juntas generales del CONCESIONARIO de modo tal que facilite con su voto los acuerdos y decisiones del máximo órgano de la sociedad a favor de los asuntos vinculados con la cabal ejecución del Contrato.
- c) No impedir con sus actos u omisiones que el CONCESIONARIO desarrolle normalmente sus actividades y en especial aquellas que impliquen la ejecución del Contrato.
- d) Asumir las obligaciones, responsabilidad y garantías que le corresponda conforme a este Contrato.
- e) Velar por el cumplimiento de lo establecido en la Cláusula 14.3 del Contrato, así como en los Formularios 7 al 10 del Anexo 3 de las Bases, referidos a las disposiciones contractuales a ser incluidas en los contratos que suscriba el CONCESIONARIO, con el Constructor, con el Asesor Ferroviario, con el Proveedor de Material Rodante, con el Operador, según corresponda.

En caso el Socio Estratégico esté representado por una persona jurídica, se deberá presentar una declaración jurada mediante la cual se deje constancia de los compromisos asumidos en los acápites precedentes.



RELACIONES DE PERSONAL

14.17 En sus relaciones con el personal, el CONCESIONARIO deberá ajustarse a las normas laborales vigentes en la República del Perú.



14.18 Los contratos de trabajo de personal nacional o personal extranjero del CONCESIONARIO, la ejecución de dichos contratos y la resolución de los mismos se sujetan a las normas que regulan las relaciones laborales de los trabajadores de la actividad privada. Asimismo, serán de aplicación los regímenes especiales de trabajo en los supuestos que se presenten.

14.19 El CONCESIONARIO deberá cumplir estrictamente con las Leyes y Disposiciones Aplicables en materia laboral referida a las obligaciones formales del empleador (libros de planillas, boletas de pago y otras), el pago y retención de las cotizaciones

previsionales, así como las obligaciones contractuales y legales referidas a la seguridad e higiene ocupacional.

- 14.20 El CONCESIONARIO deberá contar con personal que, ante cualquier situación de emergencia, garantice la prestación adecuada del servicio durante las veinticuatro (24) horas del día, de todo el año calendario.
- 14.21 El CONCESIONARIO determinará libremente el número de personal que requiera contratar para la Explotación del Proyecto, debiendo formular invitaciones de contratación a los trabajadores del MTC en el Ferrocarril Huancayo Huancavelica, para cubrir dichas plazas.

El CONCESIONARIO podrá dar cumplimiento a esta obligación conjuntamente con el Operador, sin embargo será el CONCESIONARIO el único responsable frente al CONCEDENTE.

Esta obligación se mantendrá vigente por un plazo de diez (10) años contados desde la Fecha de Cierre.

Será facultativo para los trabajadores del MTC en el Ferrocarril Huancayo Huancavelica, aceptar dicha oferta laboral. El MTC reubicará a los trabajadores del Ferrocarril Huancayo Huancavelica que hayan decidido no aceptar dicha oferta laboral.

- 14.22 A tal efecto, a la Fecha de Cierre, el CONCEDENTE entregará al CONCESIONARIO, un listado de los trabajadores del Ferrocarril Huancayo Huancavelica.

El CONCEDENTE declara que los trabajadores consignados en dicho listado, son todos los trabajadores que a la fecha de adjudicación de la buena pro del Concurso, mantienen vínculo laboral con el MTC, el cual no se verá incrementado por posteriores contrataciones del MTC.

Asimismo, en cada oportunidad que el CONCESIONARIO requiera contratar personal, deberá solicitar al CONCEDENTE el listado de trabajadores debidamente actualizado. El CONCEDENTE remitirá el listado de trabajadores debidamente actualizado, dentro de un plazo de quince (15) Días contados desde la fecha en que reciba la solicitud del CONCESIONARIO.



- 14.23 No será obligación del CONCESIONARIO formular invitaciones de contratación a aquel personal que ha superado la edad máxima de jubilación de acuerdo con las Leyes y Disposiciones Aplicables en materia laboral.



- 14.24 El CONCESIONARIO deberá contratar a dichos trabajadores, al menos, en los mismos términos y condiciones económicas previstas en sus contratos vigentes de trabajo suscritos con el MTC.

Sin embargo, la contratación de los trabajadores comprendidos en el listado de trabajadores tendrá una vigencia mínima de dos (2) años y se regirá bajo el régimen laboral de la actividad privada, sin perjuicio de aquellas modificaciones que provengan de convenios colectivos o de la ley, posteriores a la Fecha de Cierre.

- 14.25 En el caso de la primera contratación de personal del CONCESIONARIO, será obligación del CONCESIONARIO, remitir dentro de los quince (15) Días contados a partir de la Fecha de Cierre, una invitación mediante carta notarial dirigida a cada uno de los trabajadores del listado de trabajadores, dándoles a conocer su intención

de contratarlos, para lo cual les dará un plazo de quince (15) Días para que emitan una respuesta.

La comunicación será remitida al último domicilio establecido por los trabajadores, conforme a la información brindada por éstos al MTC.

- 14.26 En caso algún trabajador manifieste su negativa a ser contratado o no emita pronunciamiento alguno en dicho plazo, se entenderá extinguida la obligación del CONCESIONARIO de efectuar la contratación respecto a este trabajador, por lo que no será considerado para las siguientes contrataciones de personal.
- 14.27 Respecto de aquellos trabajadores que hayan manifestado su intención de ser contratados, el CONCESIONARIO deberá suscribir los contratos de trabajo en un plazo no menor de quince (15) Días Calendario previos al inicio de la Etapa Transitoria, sin embargo, los contratos de trabajo entrarán en vigencia a partir del inicio de la Etapa Transitoria.
- 14.28 El CONCESIONARIO queda obligado a efectuar un programa de capacitación, dentro del primer Año de Concesión, para los trabajadores a que se refiere la Cláusula precedente, con el objeto que asuman de manera eficiente y cumpliendo los estándares requeridos por el CONCESIONARIO, las funciones que le sean asignadas.
- 14.29 Con relación a los trabajadores del MTC que fuesen contratados por el CONCESIONARIO, el CONCEDENTE será responsable por el pago de cualquier obligación o beneficio laboral que corresponda a dichos trabajadores hasta antes de su contratación por el CONCESIONARIO, incluyendo cualquier otra obligación proveniente de la aplicación de leyes de seguridad social, pensiones u otras disposiciones que le resulten aplicables.

Asimismo, el CONCEDENTE será responsable del pago de cualquier obligación o beneficio laboral que corresponda a los trabajadores del MTC detallados en el listado de trabajadores que no fuesen contratados por el CONCESIONARIO, ya sea porque: (i) manifestaron su negativa a ser contratados o no emitieron pronunciamiento alguno en el plazo señalado en la Cláusula 14.25, (ii) se hubiesen jubilado, (iii) hubiesen renunciado voluntariamente o (iv) hubiesen sido despedidos por el MTC por causa justificada de acuerdo con las Leyes y Disposiciones Aplicables en materia laboral.



La obligación establecida en la presente Cláusula resulta también aplicable al personal del MTC que cuestione la naturaleza jurídica de su prestación de servicios y considere que debió ser trabajador dependiente y por lo tanto incluido en el listado de trabajadores; siempre que dicho personal cuente con una decisión judicial firme a su favor.



A estos efectos, el CONCEDENTE mantendrá indemne al CONCESIONARIO respecto de cualquier reclamo, demanda judicial y/o arbitral y/o procedimiento administrativo que cualquiera de los trabajadores del MTC destacados en el Ferrocarril Huancayo Huancavelica pudiese interponer a efectos de reclamar el pago de cualquier beneficio o monto de carácter laboral. Esta obligación incluye la obligación de reembolsar cualquier monto o suma que el CONCESIONARIO hubiese tenido que desembolsar por estos conceptos, incluyendo costos y gastos.

- 14.30 El CONCESIONARIO será responsable por cualquier obligación de carácter laboral derivada de su condición de empleador, así como por cualquier otra obligación

proveniente de la aplicación de leyes de seguridad social, pensiones u otras disposiciones que le resulten aplicables.

- 14.31 A la fecha de inicio de la Etapa Transitoria, el MTC deberá haber formalizado el cese de los trabajadores comprendidos en el listado de trabajadores que hubieran manifestado su conformidad con la propuesta de contratación formulada por el CONCESIONARIO, debiendo haber liquidado y pagado las sumas correspondientes a sus remuneraciones, beneficios sociales y demás derechos laborales, de acuerdo a lo establecido en el Literal s) de la Cláusula 3.4. A estos efectos, el CONCEDENTE entregará al CONCESIONARIO una copia de las liquidaciones de beneficios sociales debidamente firmadas por los trabajadores, en señal de conformidad y pago; así como una copia del legajo personal.
- 14.32 Para las posteriores contrataciones, el MTC deberá entregar al CONCESIONARIO una copia de las liquidaciones de beneficios sociales debidamente firmadas por los trabajadores, en señal de conformidad y pago, así como una copia del legajo personal, a más tardar, en la fecha en que el CONCESIONARIO suscriba los respectivos contratos de trabajo con los referidos trabajadores. De no entregarse la documentación señalada, el CONCESIONARIO no se encontrará obligado a contratar al trabajador en dicha oportunidad.
- 14.33 El CONCESIONARIO podrá argumentar causas objetivas para el cese colectivo de trabajadores, de acuerdo a lo contemplado en el artículo 46 del Texto Único Ordenado del Decreto Legislativo N° 728, aprobado por Decreto Supremo N° 003-97-TR, Ley de Productividad y Competitividad Laboral o norma posterior que lo modifique o complemente.
- 14.34 En caso se produzca la Caducidad de la Concesión, el CONCESIONARIO es responsable exclusivo del pago de todos los beneficios laborales, tales como remuneraciones, condiciones de trabajo y demás beneficios convencionales o unilaterales, adeudados a sus trabajadores hasta la fecha en que se produjo la Caducidad de la Concesión. El CONCEDENTE no será responsable, en ningún caso, de dichos adeudos.

En el supuesto que judicialmente se ordenara al CONCEDENTE a pagar alguna acreencia laboral, que se hubiese generado mientras se encuentre en vigencia la Concesión, éstos podrán repetirse contra el CONCESIONARIO.



SECCION XV: COMPETENCIAS ADMINISTRATIVAS

DISPOSICIONES COMUNES



- 15.1 El CONCEDENTE y el Regulador cumplirán sus funciones relacionadas al presente Contrato, en estricto cumplimiento de las Leyes y Disposiciones Aplicables y dentro de sus respectivos ámbitos de competencia. El ejercicio de tales funciones, en ningún caso estará sujeto a autorizaciones, permisos o cualquier manifestación de voluntad del CONCESIONARIO.

El CONCESIONARIO deberá prestar toda su colaboración para facilitar el cumplimiento de esas funciones, caso contrario será de aplicación lo dispuesto en el Reglamento de Infracciones y Sanciones del Regulador, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 023-2003-CD-OSITRAN, o la norma que lo complemente, modifique o sustituya.

OPINIONES PREVIAS

15.2 En los casos previstos en este Contrato en los que el ejercicio de las funciones que debe cumplir el CONCEDENTE o el Regulador requieran contar con una opinión previa, por parte de cualquiera de las entidades citadas, y que no se hubiesen establecido plazos, materias o procedimientos distintos para estos efectos, de manera expresa en las Cláusulas correspondientes, se deberán respetar las siguientes reglas supletorias:

- i) En los casos en los cuales dichas entidades sean responsables de emitir un pronunciamiento con la opinión de la otra entidad, el CONCESIONARIO deberá entregar los informes, reportes y en general cualquier documento análogo necesario, al CONCEDENTE y al Regulador, en la misma fecha;
- ii) El plazo máximo para emitir un pronunciamiento es de treinta (30) Días, salvo otras disposiciones expresas del Contrato. Este plazo se cuenta a partir del Día siguiente de la fecha de presentación de la solicitud a las entidades;
- iii) En los casos en los cuales una de las entidades sea responsable de formular una opinión, el plazo con el que contará será de la mitad del plazo más un Día con el que cuenta la entidad competente para pronunciarse conforme a lo previsto en este Contrato, en caso contrario esta última podrá prescindir de dicha opinión a efectos de cumplir con pronunciarse dentro de los plazos previstos contractualmente, salvo que la misma estuviera prevista expresamente en las Leyes y Disposiciones Aplicables como condición para la realización de algún acto;
- iv) En caso de requerir mayor información para emitir opinión, tanto el Regulador o el CONCEDENTE se suspenderá el plazo mientras el CONCESIONARIO envía la información solicitada. El pedido de información deberá formularse dentro de los primeros diez (10) Días de recibida la solicitud para emitir opinión, pudiendo repetirse el presente procedimiento hasta la entrega de la información solicitada al CONCESIONARIO.

Toda opinión o aprobación emitida por el CONCEDENTE o el Regulador, al ser comunicada al CONCESIONARIO, deberá ser enviada con copia a la otra entidad, según sea el caso.

15.3 El CONCESIONARIO cumplirá con todos los requerimientos de información y procedimientos establecidos en este Contrato o que puedan ser establecidos por el CONCEDENTE y el Regulador, en las materias de su competencia.

El CONCESIONARIO deberá presentar los informes periódicos, estadísticas y cualquier otro dato con relación a sus actividades y operaciones, en las formas y plazos que establezcan el CONCEDENTE y el Regulador en el respectivo requerimiento.

El CONCESIONARIO deberá facilitar la revisión de su documentación, archivos y otros datos que requiera el Regulador, con el fin de vigilar y hacer valer los términos de este Contrato.

El incumplimiento de esta Cláusula se encuentra sometido a lo dispuesto por el Reglamento de Infracciones y Sanciones de Regulador.



COMPETENCIAS Y FACULTADES DEL REGULADOR

- 15.4 El Regulador tiene competencia administrativa para ejercer todas las potestades atribuidas mediante la Ley N° 26917 y la Ley N° 27332 así como sus normas modificatorias, sustitutorias, complementarias y reglamentarias. Sin perjuicio de ello, en virtud del presente Contrato, el Regulador se encuentra facultado a realizar las actividades previstas en el mismo.

DE LA FUNCIÓN DE SUPERVISIÓN DEL REGULADOR

- 15.5 El Regulador tiene competencia para la supervisión directa o indirecta al CONCESIONARIO en el cumplimiento de las obligaciones legales, contractuales, técnicas o administrativas, en los aspectos del ámbito de su competencia, conforme a la Leyes y Disposiciones Aplicables. El CONCESIONARIO deberá proceder a dar cumplimiento a las disposiciones impartidas por el Regulador.
- 15.6 El CONCESIONARIO deberá proporcionar al Regulador la información que éste le solicite de acuerdo a las facultades conferidas en las Leyes y Disposiciones Aplicables. Asimismo, deberá dar al Regulador y al equipo que éste disponga de ser el caso, libre acceso al Área de la Concesión, así como la información necesaria para realizar sin obstáculos su labor con la exactitud requerida.
- 15.7 En caso de detectar algún incumplimiento de las obligaciones del CONCESIONARIO, el Regulador evaluará y aplicará las sanciones y/o penalidades que correspondan, sin perjuicio de exigirle las subsanaciones necesarias.
- 15.8 Los costos derivados de las actividades de supervisión serán asumidos por el CONCESIONARIO, para lo cual pagará exclusivamente al Regulador los montos indicados en las Cláusulas 6.64 y 15.19.

En caso que el CONCESIONARIO no cancele el monto indicado en las Cláusulas mencionadas, se podrá ejecutar la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión hasta el monto indicado, sin perjuicio del cobro de las multas administrativas previstas en el Reglamento de Infracciones y Sanciones, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 023-2003-CD-OSITRAN, o norma que lo sustituya.

- 15.9 El Regulador podrá designar a uno o varios supervisores, el(los) mismo(s) que desempeñará(n) las funciones que el Regulador le asigne. Las funciones, en caso de designación, serán ejercidas de acuerdo a las facultades conferidas por el Regulador. La titularidad de las funciones se mantiene en el Regulador.



El (los) supervisor(es) no deberá(n) haber prestado directamente ningún tipo de servicios a favor del CONCESIONARIO, ni sus accionistas o Empresas Vinculadas, en el último año en el Perú o en el extranjero, al momento que el Regulador realice la contratación.



De ser el caso, la designación de uno o varios supervisores deberá ser comunicada por escrito por el Regulador al CONCEDENTE y al CONCESIONARIO, en un plazo máximo de cinco (05) Días, contados a partir de la fecha de suscripción del contrato con el supervisor o varios supervisores.

En caso que el Regulador contrate a uno o varios supervisores, dicha contratación se sujetará a lo establecido en el Decreto Supremo N° 035-2001-PCM, que aprueba

el Reglamento para la Contratación de Empresas Supervisoras por parte de OSITRAN, o normas que la modifiquen, complementen o sustituyan.

En caso el Regulador opte por la supervisión indirecta dicho supervisor deberá contar con la experiencia técnica probada y acreditada en la supervisión que se le encarga así como en sistemas ferroviarios de las mismas características y complejidad técnica de las del Proyecto.

DE LA FUNCIÓN SANCIONADORA

- 15.10 El Regulador tiene competencia para aplicar sanciones al CONCESIONARIO en caso de incumplimiento de sus obligaciones, conforme a la Ley N° 26917 y Ley N° 27332 y los reglamentos que dicte sobre la materia.

El CONCESIONARIO deberá proceder al cumplimiento de las sanciones que imponga el Regulador de acuerdo a las Normas Regulatorias de acuerdo a las Normas Regulatorias, tales como el Reglamento de Infracciones y Sanciones (RIS) vigente a la fecha de ocurrencia del incumplimiento, entre otros.

Las sanciones administrativas impuestas entre otras autoridades administrativas, por la Administración Tributaria, el Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo, que se originen en la ejecución del presente Contrato, se aplicarán al CONCESIONARIO independientemente de las penalidades contractuales establecidas en el mismo y sin perjuicio de la obligación de responder por los daños y perjuicios resultantes del incumplimiento.

PENALIDADES CONTRACTUALES

- 15.11 El Regulador se encuentra facultado para aplicar las penalidades contractuales establecidas en el Contrato. El CONCESIONARIO no estará exento de responsabilidad aún en los casos en que los incumplimientos sean consecuencia de contratos, convenios y/o acuerdos que celebre con el Constructor, Proveedor de Material Rodante, Operador, Asesor Técnico en Operación u Operadores Ferroviarios, Asesor Ferroviario, Asesor Técnico en Operación u otros contratistas o sub contratistas o terceras personas.

Asimismo, el Regulador se encuentra facultado para aplicar las penalidades vinculadas a la supervisión y fiscalización de la prestación de los Servicios de Transporte Ferroviario así como para el cumplimiento de los Niveles de Servicio exigidos para dicho componente a cargo del CONCEDENTE, para lo cual este último solicitara al Regulador la aplicación de la penalidad correspondiente adjuntando el informe de supervisión y fiscalización que sustente dicha decisión.

- 15.12 En caso de incumplimiento del CONCESIONARIO de cualquiera de las obligaciones indicadas en el Contrato, el Regulador comunicará al CONCEDENTE y al CONCESIONARIO del incumplimiento detectado y aplicará las penalidades contenidas en el Anexo N° 10, ello sin perjuicio de exigirle que proceda con ejecutar los mecanismos de subsanación dentro de los plazos correspondientes; no siendo necesario intimar en mora al CONCESIONARIO para la aplicación de las penalidades correspondientes.

- 15.13 El CONCESIONARIO podrá impugnar la imposición de la penalidad, por escrito y con el respectivo sustento, ante el Regulador, en un plazo máximo de diez (10) Días, contados a partir del día siguiente de la fecha de notificación.



- 15.14 El Regulador contará con un plazo máximo de quince (15) Días para emitir su pronunciamiento debidamente fundamentado. En caso que, vencido el plazo antes indicado, el Regulador no emita pronunciamiento alguno, se entenderá por denegada la impugnación presentada. La decisión del Regulador tendrá el carácter definitivo y no estará sujeta a reclamación alguna por parte del CONCESIONARIO.
- 15.15 El monto de las penalidades será abonado por el CONCESIONARIO al CONCEDENTE a la cuenta de RPMO del Fideicomiso, en el plazo de diez (10) Días contados a partir del día siguiente de la notificación que reciba por parte del Regulador.
- 15.16 El plazo para el abono de las penalidades a que se refiere la presente Cláusula será suspendido ante la impugnación de la penalidad por el CONCESIONARIO, reiniciándose el cómputo de dicho plazo en caso se confirme su imposición por el Regulador.
- 15.17 En caso que el CONCESIONARIO incumpla con pagar dichas penalidades dentro del plazo mencionado, el Regulador podrá ejecutar la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión, hasta el monto al que ascienda la penalidad impuesta, debiendo el CONCESIONARIO restituir la misma, de acuerdo a lo dispuesto en la Cláusula 11.11.
- 15.18 El pago de las penalidades aplicables no podrá ser considerado como una afectación al flujo financiero de la Concesión y tampoco se podrá invocar por ello la ruptura del equilibrio económico-financiero.
- 15.19 La solicitud de reconsideración de la aplicación de la penalidad suspenderá su aplicación, por lo que el Regulador sólo descontará dicho concepto del RPMO siguiente, en caso se confirme su decisión o en los casos en que el CONCESIONARIO no haya cuestionado la aplicación de las penalidades dentro del plazo establecido.
- 15.20 El pago de las penalidades aplicables no podrá ser considerado como una afectación al flujo financiero de la Concesión y tampoco se podrá invocar por ello la ruptura del equilibrio económico-financiero.
- 15.21 La subsanación del incumplimiento notificado no anula la aplicación de las penalidades correspondientes derivadas del incumplimiento, salvo disposición contraria establecida en el Contrato.

APORTE POR REGULACIÓN



- 15.22 El CONCESIONARIO está obligado a pagar al Regulador el Aporte por Regulación a que se refiere el Artículo 14° de la Ley N° 26917 y 10° de la Ley N° 27332, en los términos y condiciones establecidos en dichas normas legales y las normas reglamentarias que de éstas se deriven.



DE LA FUNCIÓN DE SUPERVISIÓN DEL CONCEDENTE

- 15.23 El CONCEDENTE tiene competencia para la supervisión y fiscalización al CONCESIONARIO en el cumplimiento de las obligaciones vinculadas a la prestación de los Servicios de Transporte Ferroviario así como para el cumplimiento de los Niveles de Servicio exigidos para dicho componente. El CONCESIONARIO deberá proceder a dar cumplimiento a las disposiciones impartidas por el CONCEDENTE sobre dichos aspectos.

15.24 A tal efecto, el CONCESIONARIO dará, al CONCEDENTE, o al equipo que éste disponga, de ser el caso, libre acceso al Área de la Concesión, así como la información necesaria para realizar sin obstáculos su labor con la exactitud requerida.

15.25 En caso de detectar algún incumplimiento de las obligaciones del CONCESIONARIO, el CONCEDENTE evaluará y solicitará al Regulador, a través del informe correspondiente, la aplicación de las sanciones y/o penalidades que correspondan, sin perjuicio que se exijan las subsanaciones necesarias.

Los costos derivados de las actividades de esta supervisión serán de cargo del CONCEDENTE.

15.26 El CONCEDENTE podrá designar a uno o varios supervisores de la prestación de los Servicios de Transporte Ferroviario así como para el cumplimiento de los Niveles de Servicio exigidos para dicho componente, el(los) mismo(s) que desempeñará(n) las funciones que el CONCEDENTE le asigne. Las funciones, en caso de designación, serán ejercidas de acuerdo a las facultades conferidas por el CONCEDENTE. La titularidad de las funciones se mantiene en el CONCEDENTE.

De ser el caso, la designación de un tercero deberá ser comunicada por escrito por el CONCEDENTE, al CONCESIONARIO y al Regulador, en un plazo máximo de cinco (05) Días, contados a partir de la fecha de suscripción del contrato con el supervisor antes indicado.

Dicho tercero deberá contar con la experiencia técnica probada y acreditada en la supervisión de la prestación de los Servicios de Transporte Ferroviario de similares características y complejidad técnica de las del Proyecto.

15.27 El (los) supervisor(es) no deberá(n) haber prestado directamente ningún tipo de servicios a favor del CONCESIONARIO, ni sus accionistas o Empresas Vinculadas, en el último año en el Perú o en el extranjero, al momento que el Regulador realice la contratación. Esta limitación deberá abarcar desde el año anterior al que se seleccione al tercero, hasta un año posterior a la culminación del servicio.

SECCION XVI: CADUCIDAD DE LA CONCESIÓN



16.1 La presente Concesión caducará por la verificación de alguna de las causales específicas establecidas en el presente Contrato.

Entre las causales en virtud de las cuales el Contrato podrá ser declarado resuelto se encuentran las siguientes:

- a) Término por Vencimiento del plazo.
- b) Término por Mutuo Acuerdo.
- c) Término por incumplimiento del CONCESIONARIO.
- d) Término por incumplimiento del CONCEDENTE.
- e) Decisión unilateral del CONCEDENTE.
- f) Fuerza Mayor o Caso Fortuito.



El CONCEDENTE no se hará cargo de ningún pasivo contraído por el CONCESIONARIO desde la Fecha de Cierre hasta su Caducidad. Asimismo, en caso de Caducidad, se procederá conforme a lo señalado en las Cláusulas 16.15 a 16.25 del presente Contrato.

TÉRMINO POR VENCIMIENTO DEL PLAZO

- 16.2 El Contrato terminará al vencimiento del plazo establecido en la Cláusula 4.1 o de cualquier plazo ampliatorio concedido conforme a la Sección IV.

La Terminación del Contrato por haberse vencido el plazo pactado no contemplará contraprestación por las Inversiones Obligatorias o por Inversiones Adicionales e instalaciones en las áreas de terreno comprendidas en el Área de la Concesión, así como por los Bienes de la Concesión y Bienes Históricos, ni monto indemnizatorio alguno por eventuales daños que la Caducidad de la Concesión pueda generar para cualquiera de las Partes. Si por alguna circunstancia quedaran flujos de pago pendientes se cumplirá lo establecido en las Cláusulas 16.15 a 16.25.

TÉRMINO POR MUTUO ACUERDO

- 16.3 El Contrato terminará en cualquier momento, por acuerdo escrito entre el CONCESIONARIO y el CONCEDENTE, previa opinión del Regulador y opinión no vinculante de los Acreedores Permitidos.

Si el Término del Contrato se produce por mutuo acuerdo entre las Partes, éste deberá contener el mecanismo de liquidación de la Concesión. El acuerdo deberá considerar el tiempo transcurrido desde la celebración del Contrato, los montos de las Inversiones Obligatorias pendientes de ser reconocidos, el valor de los Bienes de la Concesión y las circunstancias existentes a la fecha en que las Partes toman esa decisión, como criterios para determinar el mecanismo de liquidación. No se considerará monto indemnizatorio alguno por los daños que irroque la Caducidad de la Concesión a las Partes. Los flujos de pago pendientes se sujetarán a lo establecido en las Cláusulas 16.15 a 16.25.

TÉRMINO POR INCUMPLIMIENTO DEL CONCESIONARIO

- 16.4 El Contrato terminará anticipadamente en caso que el CONCESIONARIO incurra en incumplimiento grave de sus obligaciones contractuales que afecte o imposibilite el normal desenvolvimiento o continuidad de la Concesión.

Sin perjuicio de las penalidades que procedan, se considerarán como causales de incumplimiento grave de las obligaciones del CONCESIONARIO, aquellas señaladas expresamente en el Contrato dentro de las cuales se encuentran las siguientes:

- a) Incumplimiento del CONCESIONARIO de la obligación de integrar su capital inicial, en el plazo y conforme a lo estipulado en el Literal c) de la Cláusula 3.1 del Contrato.
- b) La no concurrencia a la Toma de Posesión en el plazo y en la forma prevista para tal efecto.
- c) La grave alteración del ambiente y los recursos naturales, producto de la vulneración por causas imputables al CONCESIONARIO.
- d) La disposición de los Bienes de la Concesión en forma distinta a lo previsto en el Contrato por parte del CONCESIONARIO, sin autorización previa y por escrito del CONCEDENTE.



- e) La comisión de cualquier acto u omisión que constituya incumplimiento doloso del CONCESIONARIO que derivase en la comisión de un delito de acción pública en perjuicio del Usuario, del CONCEDENTE y/o del Regulador, cuando así lo disponga una sentencia con calidad de cosa juzgada.
- f) El reiterado incumplimiento del CONCESIONARIO de las obligaciones descritas en el EIA-sd aprobado. A estos efectos, se entiende como incumplimiento reiterado de dichas obligaciones, la imposición al CONCESIONARIO de penalidades respecto de las mismas que en conjunto superen un monto equivalente o superior a de Dólares Americanos (US\$).
- g) No iniciar la Explotación en las condiciones previstas en la Sección IX, así como la no prestación del Servicio de Transporte Ferroviario y de los Servicios Obligatorios, por causas imputables al CONCESIONARIO, durante siete (07) Días Calendario consecutivos o diez (10) Días Calendario no consecutivos en el lapso de treinta (30) Días Calendario.
- h) La transferencia de los derechos del CONCESIONARIO, así como la cesión de su posición contractual sin autorización previa y por escrito del CONCEDENTE.
- i) Incumplimiento en la cobranza de las Tarifas por uso de vía establecidas por el CONCEDENTE, así como el incumplimiento en la cobranza de las Tarifas por Servicios Obligatorios, hasta tres (03) veces por un periodo de seis (06) meses.
- j) La cobranza de Tarifas a que se refiere la Sección X por montos distintos a los autorizados, verificada y penalizada de acuerdo a lo indicado en el Anexo 10, hasta en tres (3) oportunidades por el Regulador en un periodo de doce (12) meses.
- k) El inicio, a instancia del CONCESIONARIO y/o del Socio Estratégico, de un proceso societario, administrativo o judicial para su disolución o liquidación.
- l) El inicio, a instancia del CONCESIONARIO de un procedimiento de fusión, escisión o transformación de sociedades u otra reorganización societaria, sin la correspondiente autorización del CONCEDENTE.
- m) El incumplimiento del CONCESIONARIO de reponer la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión señalada en la Sección XI, en caso haya sido ejecutada por su no renovación o por un incumplimiento imputable al CONCESIONARIO.
- n) En caso el CONCESIONARIO no contrate o no mantenga vigentes o no renueve las pólizas de seguros señaladas en la Sección XII.
- o) La expedición de una orden administrativa firme o judicial consentida o ejecutoriada, por causas imputables al CONCESIONARIO que le impidan realizar una parte sustancial de su negocio o si ésta le impone un embargo, gravamen o secuestro que afecte a todos los Bienes de la Concesión o parte sustancial de éstos, y si cualquiera de estas medidas se mantiene vigente durante más de sesenta (60) Días Calendario o dentro del plazo mayor que haya fijado el Regulador por escrito, el cual se otorgará cuando medien causas razonables.



- p) La declaración de disolución, liquidación, quiebra o nombramiento de interventor del CONCESIONARIO de acuerdo a lo establecido en las normas legales sobre la materia. En estos casos, la resolución del Contrato se producirá cuando el CONCEDENTE tome conocimiento y curse una notificación en tal sentido, previa opinión del Regulador, siempre que la disolución y liquidación, quiebra u otra prevista en esta Cláusula no hubiere sido subsanada, conforme a ley dentro de los ciento veinte (120) Días siguientes de notificada, o dentro de un plazo mayor que el Regulador por escrito haya fijado, el cual se otorgará cuando medien causas razonables, salvo que se pruebe que la declaración de disolución, liquidación, quiebra o nombramiento de un interventor haya sido fraudulenta.
- q) Toda modificación de los Contratos o celebración de nuevos Contratos de Construcción, Asesoría Ferroviaria, Provisión de Material Rodante, Operación o Asesoría Técnica en Operación, según corresponda, que disminuya las obligaciones que correspondan según las Bases.

Asimismo, toda modificación que implique una disminución de la participación de algún integrante de consorcio constituido para acreditar los requisitos de precalificación establecidos en las Bases, sea o no accionista o participacionista del CONCESIONARIO, según corresponda, del Constructor, Asesor Ferroviario, Proveedor de Material Rodante, Operador o Asesor Técnico en Operación..

- r) El incumplimiento de los plazos de ejecución del Hito de Obras o Hito de Material Rodante correspondiente, por causa imputable al CONCESIONARIO por más de tres (03) meses consecutivos, durante la ejecución de Inversiones Obligatorias, salvo opinión contraria del Regulador.
- s) La aplicación de penalidades contractuales que se hubieren hecho efectivas o quedado consentidas durante la vigencia del Contrato, cuyo monto en conjunto alcance elpor ciento (.....) del monto de la Presupuesto de Inversión.

En este supuesto, el CONCEDENTE podrá, de considerarlo conveniente, para garantizar la continuidad en la prestación de los servicios de la Concesión, no invocar la caducidad de la misma, y llegar a un acuerdo con el CONCESIONARIO, en relación a un nuevo límite de penalidades.

- t) Realización de actos que constituyan abuso de una posición de dominio en el mercado o que limiten, restrinjan o distorsionen la libre competencia o el libre acceso a la Vía Férrea. Dicha conducta deberá ser declarada por la autoridad competente.
- u) El reiterado incumplimiento de los parámetros asociados a las Inversiones Obligatorias o los Niveles de Servicio. Para estos efectos se entiende como incumplimiento reiterado de los parámetros asociados a las Inversiones Obligatorias, la imposición por el Regulador de sanciones o penalidades por un monto mayor al por ciento (.....) del importe total de la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato vigente a la fecha de ejecución de las Inversiones Obligatorias.

Asimismo, se entiende como incumplimiento reiterado de los parámetros asociados a los Niveles de Servicio, la imposición por el Regulador de sanciones o penalidades por un monto mayor al por ciento (.....) por Año



Calendario del importe total de la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato, vigente durante el periodo posterior al Inicio de la Explotación.

- v) El incumplimiento del CONCESIONARIO de acreditar el cierre financiero, de acuerdo con los términos señalados en la Cláusula 10.1 a la 10.4.
- w) No iniciar la ejecución de Obras de la etapa que corresponda, así como no proveer el Material Rodante en los plazos establecidos en el presente Contrato, por causas atribuibles al CONCESIONARIO.
- x) En caso de una Suspensión de plazo, si es que no se restablece el Servicio luego de terminado el plazo de Suspensión respectivo, o si el CONCESIONARIO no continúa con la Explotación dentro de la ampliación del Plazo de la Concesión a que se refiere la Cláusula 4.3.
- y) El incumplimiento de la reglas para la participación del Socio Estratégico y/o la transferencia de la Participación Mínima sin observar las disposiciones contenidas en las Cláusula 14.14 a 14.16 del Contrato.
- z) No cumplir los mandatos de los laudos arbitrales consentidos relacionados al Contrato emitidos en su contra.
- aa) El incumplimiento de cualquiera de las obligaciones de pago de cargo del CONCESIONARIO, previstas en el Contrato.
- bb) Falsedad en las declaraciones señaladas en los Literales a) y e) de la Cláusula 3.1 y Anexo 1 del Contrato.
- cc) En caso el CONCESIONARIO no cumpla con los plazos máximos para la realización de Pruebas de Puesta en Marcha.
- dd) En caso se sustituya al Constructor, al Asesor Ferroviario, al Proveedor de Material Rodante, al Operador o al Asesor Técnico en Operación, sin la aprobación previa del CONCEDENTE.

En el caso que el CONCEDENTE opte por la terminación del Contrato, conforme a lo señalado en los literales precedentes, el Regulador o el Supervisor de Transporte Ferroviario, según corresponda, deberá comunicar al CONCESIONARIO por escrito con una anticipación de al menos noventa (90) Días Calendario respecto de la fecha de término anticipado prevista.

Asimismo, el Regulador o el Supervisor de Transporte Ferroviario, según corresponda, podrán informar ante el CONCEDENTE la ocurrencia de una causal de suspensión temporal o Caducidad de la Concesión, que haya sido establecida en las Leyes y Disposiciones Aplicables o que se derive de la aplicación del presente Contrato.

- 16.5 En caso se configure la terminación del Contrato por incumplimiento del CONCESIONARIO, para el cálculo del monto a compensar al CONCESIONARIO, de corresponder, se procederá conforme a lo siguiente:
- a) Si la terminación y/o resolución a que se refiere la presente Cláusula por incumplimiento del CONCESIONARIO, se produce antes de la aceptación total de las Inversiones Obligatorias, el Regulador efectuará una valorización de las Inversiones Obligatorias efectuadas hasta el momento de la resolución.



El CONCEDENTE efectuará el pago de la proporción correspondiente a la RPI, de acuerdo a la valorización realizada por el Regulador.

El CONCEDENTE no efectuará los pagos de las subsiguientes RPMO, salvo el correspondiente al período en que se hubieran efectuado las labores de Mantenimiento, previa verificación por parte del Regulador; así como el cumplimiento de los Niveles de Servicio, previa verificación por parte del CONCEDENTE. Dicho pago tendrá el carácter de irrevocable y será calculado en forma proporcional a la RPMO.

- b) Si la terminación y/o resolución se da por incumplimiento del CONCESIONARIO y se produce después de la aceptación total de las Inversiones Obligatorias y durante la Etapa Integral de la Concesión, resultará de aplicación lo siguiente:
- El CONCEDENTE continuará abonando el monto correspondiente a la RPI, en la fecha prevista y por el plazo establecido en el presente Contrato.
 - El CONCEDENTE no efectuará los pagos de las subsiguientes RPMO, salvo el correspondiente al período en que se hubieran efectuado las labores de Mantenimiento, previa verificación por parte del Regulador; así como el cumplimiento de los Niveles de Servicio, previa verificación por parte del CONCEDENTE. Dicho pago tendrá el carácter de irrevocable y será calculado en forma proporcional a la RPMO.
- 16.6 Si la terminación del Contrato se produce por incumplimiento del CONCESIONARIO, el CONCEDENTE ejecutará el cien por ciento (100%) de la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión.

En caso de verificarse una causal de incumplimiento señalada en esta Cláusula, el CONCEDENTE está expresamente autorizado a cobrar y retener el monto de las mencionadas garantías sin derecho a reembolso alguno para el CONCESIONARIO, estableciéndose el cobro de la penalidad por incumplimiento grave del CONCESIONARIO.

TÉRMINO POR INCUMPLIMIENTO DEL CONCEDENTE

- 16.7 El CONCESIONARIO podrá poner término anticipadamente al Contrato en caso que el CONCEDENTE incurra en incumplimiento grave de sus obligaciones contractuales.
- 16.8 Habrá incumplimiento grave de las obligaciones del CONCEDENTE en cualquiera de los siguientes casos:
- a) La promulgación de normas o expedición de órdenes, actos o medidas, cuya exposición de motivos o considerandos no se encuentre sustentadas en causa de necesidad pública, que impidan o dificulten gravemente la ejecución de las obligaciones del CONCESIONARIO en relación al Contrato, y cuyo impacto no pueda ser mitigado adecuadamente a través del mecanismo de restablecimiento del equilibrio económico-financiero del Contrato. La gravedad de dicho impedimento o dificultad será determinada por el Regulador, dicho pronunciamiento será inimpugnable.
- b) Incumplimiento del CONCEDENTE en los pagos del Cofinanciamiento que contiene el RPI y RPMO.
El CONCESIONARIO podrá poner término al Contrato si el CONCEDENTE incurriera en atraso en el pago del Cofinanciamiento, necesario para completar el importe de la RPI y la RPMO, por más de sesenta (60) Días Calendario, a



partir de que dicha obligación sea exigible, siempre que el CONCESIONARIO hubiere presentado las facturas respectivas y éstas hubieran sido aceptadas por el CONCEDENTE sin observaciones, de conformidad al procedimiento señalado en el Anexo 5.

- c) Incumplimiento del CONCEDENTE en la obligación de programar en el Presupuesto de la República del ejercicio fiscal correspondiente, el monto necesario para el pago por RPMO y RPI del año fiscal siguiente, más el IGV correspondiente.
- d) Incumplimiento del CONCEDENTE del procedimiento previsto para el restablecimiento del equilibrio económico financiero establecido en las Cláusulas 10.25 a 10.29.
- e) Incumplimiento del CONCEDENTE en la entrega de la totalidad de las áreas de terreno comprendidas en el Área de la Concesión.

En el caso que el CONCESIONARIO opte por la terminación del Contrato, conforme a lo señalado en los literales precedentes, deberá así comunicarlo por escrito al CONCEDENTE y al Regulador con una anticipación de al menos noventa (90) Días Calendario respecto de la fecha de término anticipado prevista.

- 16.9 La resolución del Contrato por incumplimiento del CONCEDENTE en los supuestos establecidos en los Literales a), b), c) y d) de la Cláusula 16.8 precedente, dará derecho al CONCESIONARIO a recibir las sumas que se determinen de conformidad con lo establecido en la Cláusula 16.16 a 16.23:

Asimismo, el CONCEDENTE pagará al CONCESIONARIO una indemnización equivalente al monto de la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión.

El pago de la compensación antes referida se efectuará a través de un único pago en el siguiente ejercicio presupuestal del CONCEDENTE, una vez aprobado dicho pago. El CONCEDENTE devolverá al CONCESIONARIO la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión.

- 16.10 Si la resolución del Contrato se da antes del inicio de la Etapa Transitoria por incumplimiento del CONCEDENTE, en los supuestos establecidos en el Literal e) de la Cláusula 16.7, dará derecho a reconocer al CONCESIONARIO como compensación, los gastos generales preoperativos en que incurra hasta la fecha en que surta efecto la resolución del Contrato, debidamente acreditados y reconocidos por el Regulador.



El pago de la compensación antes referida se efectuará en el siguiente ejercicio presupuestal del CONCEDENTE, una vez aprobado dicho pago.

El CONCEDENTE no efectuará los pagos de las subsiguientes RPMO.



El CONCEDENTE devolverá al CONCESIONARIO la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión.

El monto señalado en la presente Cláusula, es el único pago a ser reconocido a favor del CONCESIONARIO, que incluye el reconocimiento de los gastos diversos con motivo de la Concesión.

FACULTAD DEL CONCEDENTE DE PONER TÉRMINO UNILATERAL AL CONTRATO

- 16.11 El CONCEDENTE tiene la facultad de poner término unilateral al Contrato, por razones de interés público debidamente fundadas, las cuales deberán ser individualizadas, justificadas y desarrolladas en una comunicación de carácter oficial que realice el CONCEDENTE al CONCESIONARIO con una antelación no inferior a seis (06) meses del plazo previsto para la terminación del mismo. En igual plazo deberá notificar tal decisión a los Acreedores Permitidos.

La referida comunicación deberá además estar suscrita por el organismo del Estado de la República del Perú competente para atender tal problema de interés público.

La resolución del Contrato por decisión unilateral del CONCEDENTE originará que el CONCEDENTE pague al CONCESIONARIO las sumas que resulte de la aplicación de las Cláusulas referidas a la Valor Neto de Compensación indicadas en las Cláusulas 16.16 a 16.23.

- 16.12 Una vez producida la Caducidad de la Concesión, se aplicará lo dispuesto en las Cláusulas 5.37 y siguientes, referidas a las Devolución de los Bienes de la Concesión.

TERMINACIÓN POR FUERZA MAYOR O CASO FORTUITO

- 16.13 El CONCESIONARIO tendrá la opción de resolver el Contrato por eventos de fuerza mayor o caso fortuito, siempre y cuando se verifique que se trata de alguno(s) de los eventos mencionados en la Sección XVII.

Para el ejercicio de la facultad contemplada en esta sección, el CONCESIONARIO deberá observar el siguiente procedimiento:

- a) El CONCESIONARIO deberá presentar un informe al CONCEDENTE y al Regulador comunicando la ocurrencia de algunas de las circunstancias antes descritas, después de los noventa (90) Días Calendario siguientes a la ocurrencia de las mismas. Dicho informe deberá contener:
- a.1) Una descripción fundada de la causal invocada y de los efectos económicos o jurídicos de la misma.
 - a.2) Una propuesta del procedimiento a seguir para la terminación del Contrato.
- b) Dicha propuesta deberá ser entregada al CONCEDENTE y al Regulador, los cuales tendrán un plazo de veinte (20) Días para formularle observaciones.
- c) En caso de existir discrepancias en relación con el procedimiento propuesto por el CONCESIONARIO, éstas deberán someterse a arbitraje, de conformidad con lo establecido en la Sección XVIII del presente Contrato.

En el evento que el CONCESIONARIO ejerza la opción aquí establecida, éste recibirá un monto con arreglo a lo señalado en los literales a) y b) de la Cláusula 16.8 según corresponda.

- 16.14 En caso se produzca la Caducidad del Contrato por Fuerza Mayor o caso fortuito, el CONCESIONARIO tendrá derecho a recibir las sumas resultantes de la aplicación del procedimiento dispuesto en la Cláusula 16.16 a 16.23 .



Dichas sumas podrán provenir de la indemnización derivada de los seguros contratados por el CONCESIONARIO, sólo en caso sea materialmente imposible la reconstrucción, reemplazo o reparación de los bienes dañados.

LIQUIDACIÓN DEL CONTRATO

- 16.15 En caso de Caducidad del Contrato de Concesión, el CONCEDENTE podrá convocar y llevar a cabo una licitación para la transferencia de la Concesión y entrega de los bienes de la misma a un nuevo concesionario, bajo las siguientes condiciones:
- Los Bienes de la Concesión serán entregados al nuevo concesionario como conjunto y constituyendo una unidad económica de manera tal que puedan continuar siendo usados por el nuevo concesionario para la prestación del Servicio de Transporte Ferroviario y Servicios Obligatorios de forma ininterrumpida.
 - La licitación en este caso se realizará de conformidad con los procedimientos determinados por el CONCEDENTE y las Leyes y Disposiciones Aplicables.
 - Los ingresos afectados al Fideicomiso de Administración serán la fuente de pago de las obligaciones con el CONCESIONARIO. Las obligaciones de pago de las RPI e IGV pendientes se mantienen.

COMPENSACIÓN POR TERMINACIÓN ANTICIPADA DEL CONTRATO

- 16.16 Independientemente del valor que sea determinado de acuerdo a las normas tributarias y las Leyes Aplicables, el Valor Neto de Compensación será el determinado de acuerdo a lo establecido en el presente Contrato para fines de la Caducidad de la Concesión.
- 16.17 En caso la Caducidad de la Concesión se produzca antes de la fecha de inicio de las Inversiones Obligatorias, se seguirá el siguiente procedimiento:
- El CONCEDENTE reconocerá a favor del CONCESIONARIO los gastos en los que incurra el CONCESIONARIO durante dicho periodo, debidamente acreditados y reconocidos por el Regulador, los cuales comprenden, entre otros, los gastos de bienes y servicios directamente vinculados a la ejecución de las Inversiones Obligatorias, servidumbres, asesorías y movilización, comunicación social, costos de estudios preliminares del proyecto, costo de constitución de garantías contractuales y costo de contratación de seguros. Asimismo, se considerarán los gastos cubiertos por el CONCESIONARIO en los gastos del proceso a que se refiere el literal j) de la Cláusula 3.6 del presente Contrato.
 - Del resultado de consolidar los gastos correspondientes al numeral (i) anterior, se deducirán los montos pendientes de pago por concepto de penalidades y los reconocidos por las empresas aseguradoras por siniestros ocurridos, cuando dichos montos no hayan sido aplicados a la Concesión. El monto neto resultante, luego de la aplicación de las deducciones, según las condiciones mencionadas en la presente Cláusula, será el Valor Neto de Compensación por pagar al CONCESIONARIO.



16.18 En caso la Caducidad de la Concesión se produzca después de la fecha de inicio de la ejecución de Inversiones Obligatorias y antes de la fecha de inicio de Etapa Integral, el Valor Neto de Compensación se determinará de la siguiente manera:

- (i) El CONCEDENTE no efectuará los pagos de las subsiguientes RPMO, salvo el correspondiente al período en que se hubieran efectuado las labores de Mantenimiento, previa verificación por parte del Regulador; así como el cumplimiento de los Niveles de Servicio, previa verificación por parte del CONCEDENTE.
- (ii) El Regulador, con la información que le brinde el CONCEDENTE sobre las labores relacionadas a la Prestación de Servicios Ferroviarios y Servicios Obligatorios, determinará la valorización de la RPMO correspondiente al periodo desde el último pago hasta la fecha de Caducidad, la parte de la retribución devengada y ejecutada pero no pagada. El informe del Regulador deberá contener la valorización sin considerar intereses. Dicho pago tendrá el carácter de irrevocable
- (iii) El Regulador determinará el valor consolidado de los gastos generados antes del inicio de la ejecución de Inversiones Obligatorias, que forman parte de la inversión en la Concesión y que se detallan en el numeral (i) de la Cláusula 16.17.
- (iv) En caso que la Caducidad se produzca por incumplimiento del CONCEDENTE o por decisión unilateral del CONCEDENTE, cada una de las valorizaciones mencionadas en el numeral (ii), se actualizará a la fecha de Caducidad, considerando el costo de capital que resulta de aplicar una tasa de interés equivalente a la Libor más dos por ciento (2%) al período que se efectuaron los cálculos del valor de compensación, determinando el Valor Actualizado de Compensación a la fecha de Caducidad.
- (v) Al valor calculado en el numeral (ii) precedente se le deducirán los montos pendientes de pago por concepto de penalidades y aquellos montos reconocidos por las empresas aseguradoras por siniestros ocurridos, cuando dichos montos no hayan sido aplicados a la Concesión. El monto neto resultante, luego de la aplicación de las deducciones, según las condiciones mencionadas en la presente Cláusula, será considerado como parte del Valor Neto de Compensación que corresponda pagar al CONCESIONARIO.
- (vi) Para los Hitos de Obra, el Regulador realizará la liquidación de los avances de los Hitos de Obras sin considerar los Hitos de Obra ya liquidados y cuyos CAOs ya hayan sido emitidos. La liquidación se realizará hasta la fecha de Caducidad, de acuerdo a los EDIs aprobados. Al valor resultante deberá deducirse los CAOs ya emitidos por los avances realizados. El informe del Regulador deberá contener las valorizaciones sin considerar intereses.
- (vii) Como consecuencia de dichas valorizaciones, el CONCEDENTE deberá elegir entre el pago del valor resultante en el numeral anterior o emitir los CAOs respectivos y posteriormente deberá honrar los pagos de RPI que correspondan en la oportunidad y por los montos establecidos. En este sentido, si el CONCEDENTE decide por la emisión de CAOs, estos montos no se considerarán para calcular el Valor Neto de Compensación.
- (viii) Para el Hito de Material Rodante Existente e Hito de Material Rodante Adquirido, el Regulador determinará la valorización de los avances realizados



respecto a cada hito de Material Rodante y sus respectivos ajustes, de acuerdo al EDI de Material Rodante aprobado. El informe del Regulador deberá contener la valorización sin considerar intereses y deberá descontar el(los) CAO(s) ya emitido(s) para el reconocimiento por este concepto.

- (ix) Como consecuencia de la valorización de Material Rodante, el CONCEDENTE deberá elegir entre pagar las valorizaciones del numeral anterior o emitir los CAOs respectivos y posteriormente deberá honrar los pagos de RPI-MR que correspondan en la oportunidad y por los montos establecidos. En ese segundo caso, estos montos no se considerarán para calcular el Valor Neto de Compensación.
- (x) En caso que la Caducidad se produzca por incumplimiento o por decisión unilateral del CONCEDENTE, cada una de las valorizaciones mencionadas en los numerales del (vii) y (ix) se actualizarán a la fecha de Caducidad, considerando el costo de capital que resulta de aplicar una tasa de interés equivalente a la Libor más dos por ciento (2%) a la fecha de Caducidad.

En consecuencia, para estos casos el Valor Neto de Compensación será la sumatoria de las valorizaciones indicadas en los Numerales (iii), (v),(vii) y (ix), adicionando, en caso corresponda, la actualización indicada en los numerales (iv) y (x).

16.19 En caso la Caducidad de la Concesión se produzca después de la aceptación total de las Inversiones Obligatorias y durante la Etapa Integral de la Concesión, para la determinación del Valor Neto de Compensación se procederá de la siguiente manera:

- (i) El CONCEDENTE no efectuará los pagos de las subsiguientes RPMO, salvo el correspondiente al período en que se hubieran efectuado las labores de Mantenimiento, previa verificación por parte del Regulador; así como el cumplimiento de los Niveles de Servicio, previa verificación por parte del CONCEDENTE. Dicho pago tendrá el carácter de irrevocable y será calculado en forma proporcional a la RPMO.
- (ii) El Regulador, con la información que le brinde el CONCEDENTE sobre las labores relacionadas a la Prestación de Servicios Ferroviarios y Servicios Obligatorios, determinará la valorización del RPMO correspondiente al periodo desde el último pago hasta la fecha de Caducidad, la parte de la retribución devengada y ejecutada pero no pagada. El informe del Regulador deberá contener la valorización sin considerar intereses.
- (iii) El CONCEDENTE deberá honrar los pagos pendientes de RPI y de RPI-MR en la oportunidad y por los montos establecidos, hasta cumplir con el total de las obligaciones con los inversionistas. En ese sentido, estos conceptos no se considerarán para calcular el Valor Neto de Compensación.



16.20 En consecuencia para estos casos, El cálculo del monto por concepto de Valor Neto de Compensación a ser pagado por el CONCEDENTE al CONCESIONARIO como consecuencia de la Caducidad, según las Cláusulas especificadas, será determinado por Regulador e indicado en el Numeral (ii).

16.21 En una eventual Caducidad de la Concesión, el saldo deudor a los Acreedores Permitidos, destinado a la inversión en la presente Concesión, será asumido por el

CONCEDENTE con cargo al Fideicomiso que se estableció para el financiamiento de la Concesión.

- 16.22 En el eventual caso que como resultado de la Caducidad de la Concesión, el CONCEDENTE convocara a una licitación internacional para seleccionar a un nuevo concesionario, este último, además de las obligaciones contractuales de la Concesión, asumiría el saldo deudor con los Acreedores Permitidos. El proceso de convocatoria y selección del nuevo CONCESIONARIO se realizará contando con la opinión no vinculante, en lo pertinente, de los Acreedores Permitidos.
- 16.23 El CONCEDENTE pagará al CONCESIONARIO el Valor Neto de Compensación a más tardar en el siguiente ejercicio presupuestal del CONCEDENTE una vez aprobado dicho valor.

DEVOLUCIÓN DE GARANTÍAS DE FIEL CUMPLIMIENTO

- 16.24 En el caso que la resolución del Contrato se produzca por vencimiento del Plazo, acuerdo entre las Partes, por incumplimiento del CONCEDENTE, por decisión unilateral del CONCEDENTE o por Fuerza Mayor o caso fortuito, el CONCEDENTE devolverá al CONCESIONARIO, en caso corresponda, la Garantías de Fiel Cumplimiento del Contrato, de Obras y de Provisión de Material Rodante dentro de los seis (6) meses posteriores a la caducidad de la Concesión.

PAGO DE OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO

- 16.25 Ante el evento de Caducidad, las obligaciones correspondientes a los Acreedores Permitidos del CONCESIONARIO, deberán ser canceladas según lo indicado en el presente Contrato y/o las Leyes y Disposiciones Aplicables, de ser el caso.

NO AFECTACIÓN DE DERECHOS DEL RPI

- 16.26 La Caducidad de la Concesión, por cualquier causa, no limitará bajo concepto alguno el derecho de pago del RPI emitidos a fin de recibir las sumas reconocidas.

EFFECTOS DE LA TERMINACIÓN

- 16.27 Efectos de la Caducidad de la Concesión son, entre otros, los siguientes:

- a) La Caducidad de la Concesión produce la obligación del CONCESIONARIO de devolver las áreas de terreno comprendidas en el Área de la Concesión y entregar los Bienes de la Concesión al CONCEDENTE, conforme a los términos de la Sección V del presente Contrato.

Sesenta (60) Días Calendarios antes de que se produzca el término del Contrato, se dará inicio a la elaboración del Inventario Final de los bienes, el mismo que se realizará con intervención del Regulador y deberá quedar concluido diez (10) Días antes de la fecha de vencimiento del Contrato.

En el supuesto de Caducidad por mutuo acuerdo, el Inventario Final integrará este acuerdo como anexo del Contrato que se suscriba para tal efecto.

Finalizado el plazo máximo otorgado para la subsanación en los casos de resolución por incumplimiento del CONCESIONARIO a que se refiere la



Cláusula 16.4, se dará comienzo a la elaboración del Inventario Final de los bienes, el mismo que se realizará con intervención del Regulador y que deberá quedar concluido a los sesenta (60) Días de iniciado.

El Inventario Final de los bienes deberá contar con la aprobación del CONCEDENTE, previa opinión del Regulador.

- b) Producida la Caducidad de la Concesión, la actividad del CONCESIONARIO cesa y se extingue su derecho de explotar la Infraestructura Ferroviaria, derecho que es reasumido por el CONCEDENTE.

Asimismo, se extinguen todos los contratos que a dicha fecha tenga suscrito el CONCESIONARIO, salvo aquellos que expresamente el CONCEDENTE haya decidido mantener en vigencia y asumido la posición contractual del CONCESIONARIO.

- c) Producida la Caducidad de la Concesión, el CONCESIONARIO se obliga a entregar al CONCEDENTE toda la información necesaria para que la Concesión pueda continuar operando, bajo los mismos procedimientos, estándares y políticas bajo las cuales el CONCESIONARIO estuvo explotándola hasta su último día de vigencia.

En consecuencia y sin que la siguiente relación sea limitativa, al momento de proceder a la devolución de la Concesión y/o en el momento en que el CONCEDENTE tome posesión de la misma, ya sea por razones de su culminación o por cualquier otra prevista en este Contrato, el CONCESIONARIO está obligado a:

- (i) Entregar al CONCEDENTE todos y cada uno de los Registros de Operación y/o de Mantenimiento de cada una de sus actividades, sistemas y/o servicios; y
- (ii) Entregar al CONCEDENTE toda la información vinculada con el estado, características, operación y mantenimiento de aquellos Bienes del CONCESIONARIO cuya propiedad recién es transferida al CONCEDENTE.
- d) Producida la Caducidad de la Concesión, el CONCEDENTE o el nuevo Concesionario se hará cargo del Ferrocarril Huancayo - Huancavelica, correspondiéndole al CONCEDENTE efectuar la liquidación final conforme a los términos de esta Sección.



PROCEDIMIENTO PARA LA SUBSANACIÓN EN CASO DE INCUMPLIMIENTO DEL CONCESIONARIO



- 16.28 En caso de incumplimiento grave del CONCESIONARIO previsto en la Cláusula 16.4 o de alguna otra obligación que no cuente con un procedimiento expreso de subsanación regulado en el Contrato, el Regulador otorgará un plazo al CONCESIONARIO de hasta sesenta (60) Días Calendario, el que será contado desde la fecha de recepción del requerimiento, para subsanar dicha situación de incumplimiento, salvo plazo distinto establecido en el Contrato.

Atendiendo a las circunstancias de cada caso, el Regulador a su criterio, podrá otorgar plazos mayores a los indicados.

PROCEDIMIENTO PARA EL RESCATE EN CASO DE RESOLUCIÓN DEL CONTRATO

16.29 En caso que cualquiera de las Partes invoque la resolución del Contrato de Concesión por incumplimiento de la otra, se ejecutará el siguiente procedimiento:

- a) El Regulador nombrará a una persona jurídica para que actúe como interventor, quien tendrá a su cargo la Explotación de la Concesión y cumplirá las obligaciones del CONCESIONARIO mientras se produce la sustitución de éste por un nuevo concesionario.

El Regulador podrá transferir la Concesión, los derechos del CONCESIONARIO, así como todos los Bienes de la Concesión y pasivos comprometidos en ésta, entre otros, que fueren aplicables.

- b) Se sustituirá al CONCESIONARIO por un nuevo concesionario mediante concurso público, convocado por el CONCEDENTE, de acuerdo a lo siguiente:

- i) El concurso público y la adjudicación de la Concesión al nuevo concesionario deberá realizarse en el plazo máximo de un (1) año contado a partir de la resolución del Contrato o de la caducidad de la Concesión.
- ii) El adjudicatario será aquel que presente la mejor oferta económica por el aprovechamiento económico de los Bienes de la Concesión según factor de competencia que sea determinado oportunamente por el CONCEDENTE.
- iii) El nuevo concesionario deberá suscribir un contrato con el CONCEDENTE, por lo cual deberá asumir de manera incondicional todos los derechos y obligaciones del CONCESIONARIO conforme al presente Contrato, salvo los referidos a la percepción de los pagos del Cofinanciamiento.
- iv) La Concesión será transferida al nuevo concesionario, como un conjunto y constituyendo una unidad económica, de manera tal que los Bienes de la Concesión puedan continuar siendo usados por el nuevo concesionario para la prestación de los Servicios Obligatorios, de forma ininterrumpida.

16.30 En casos excepcionales en los cuales exista suspensión de la Concesión, o Caducidad de la Concesión, a fin de evitar la paralización total o parcial del Servicio Obligatorio, el Regulador podrá contratar temporalmente los servicios de empresas especializadas para la operación total o parcial de la Concesión por un plazo no superior a un (01) año, hasta la suscripción de un nuevo Contrato de Concesión. Los gastos incurridos estarán a cargo del CONCEDENTE.



SECCION XVII: SUSPENSIÓN DE LAS OBLIGACIONES CONTEMPLADAS EN EL PRESENTE CONTRATO

17.1 Para fines de este Contrato, existirá una situación de Suspensión de Obligaciones siempre que se produzca alguno de los siguientes eventos, por los cuales no se reconocerá perjuicio económico y financiero por la ampliación del plazo producto de la suspensión:

a) Fuerza mayor o caso fortuito, entendidos como eventos, condiciones o circunstancias no imputables a las Partes, de naturaleza extraordinaria, imprevisible e irresistible, que impidan a alguna de ellas cumplir con las obligaciones a su cargo o causen su cumplimiento parcial, tardío o defectuoso. El suceso deberá estar fuera del control razonable de la Parte que invoque la causal, la cual, a pesar de todos los esfuerzos razonables para prevenirlos o mitigar sus efectos, no puede evitar que se configure la situación de incumplimiento. Entre otros eventos se encuentran, las siguientes situaciones:

- (i) Cualquier acto de guerra externa, interna o civil (declarada o no declarada), invasión, conflicto armado, bloqueo, revolución, motín, insurrección, conmoción civil o actos de terrorismo, vandalismo, que impida el cumplimiento de cualquiera de las obligaciones del presente Contrato.
- (ii) Aquellos paros o huelgas generales de trabajadores, protestas, actos de violencia o de fuerza realizadas por organizaciones comunales, sociales o políticas, o manifestaciones públicas de gran envergadura que afecten directamente al CONCESIONARIO por causas ajenas a su voluntad que no le sean imputables y que vayan más allá de su control razonable.
- (iii) La eventual confiscación, requisa, o destrucción total o parcial de la infraestructura de la Concesión y su imposibilidad de recuperación, ocasionados por orden de cualquier autoridad pública, por causas no imputables al CONCESIONARIO, que afecten gravemente la ejecución del Contrato impidiendo al CONCESIONARIO cumplir con las obligaciones a su cargo.
- (iv) Cualquier terremoto, inundación, huracán, tornado, maremoto, tifón, ciclón, tormenta eléctrica, incendio, explosión, o evento similar, siempre que afecte de manera directa total o parcialmente los Bienes de la Concesión.
- (v) Destrucción parcial de los Bienes de la Concesión por un evento externo no imputable al CONCESIONARIO, cuya reparación demande una inversión superior al diez por ciento (10%) del Presupuesto de Inversión.
- (vi) Aquellos descubrimientos de restos arqueológicos que sean de una magnitud tal que impidan al CONCESIONARIO cumplir en forma definitiva con las obligaciones a su cargo.
- (vii) Cualquier accidente no imputable al CONCESIONARIO, producido en la Vía Férrea que requiera la presencia de un representante del ministerio público y que imposibilite la prestación del Servicio.



- b) Destrucción o afectación parcial de los Bienes de la Concesión por causas no imputables a las Partes, de manera que imposibilite el Servicio de manera permanente.
- c) Acuerdo entre las Partes, derivado de circunstancias distintas a las referidas en el Literal anterior, en cuyo caso será necesario contar con la previa opinión del Regulador.
- d) Los demás casos expresamente previstos en el presente Contrato.

Procedimiento para la Declaración de Suspensión

17.2 A excepción de la causal mencionada en el Literal c) de la Cláusula 17.1, si una de las Partes no puede cumplir las obligaciones que se le imponen por el presente

Contrato, debido a alguno de los eventos señalados en dicha Cláusula, dentro de los siete (07) Días de producido el evento, tal Parte presentará su solicitud de suspensión a la otra Parte y al Regulador, adjuntando un Informe Técnico – Legal, el cual deberá fundamentar como mínimo:

- a) La ocurrencia del evento.
- b) La fecha de inicio del plazo de suspensión.
- c) El plazo estimado de la suspensión total o parcial de las obligaciones.
- d) El grado de impacto previsto, detalles de tal evento, la obligación o condición afectada.
- e) Las medidas de mitigación adoptadas.
- f) Otras acciones derivadas de estos acontecimientos.
- g) Propuesta de régimen de seguros, de garantías contractuales y de otras obligaciones cuyo cumplimiento no se vea perjudicado directamente por el evento.

17.3 En un plazo no mayor a cinco (05) Días contados desde la fecha de comunicación de la solicitud de suspensión, la Parte que la haya recibido deberá remitir su opinión a la otra Parte y al Regulador, en caso contrario se entenderá que ésta es favorable.

17.4 De existir controversia sobre la opinión emitida, la Parte afectada estará facultada a recurrir al procedimiento de Solución de Controversias previsto en la Sección XVIII.

17.5 De no existir controversia o de haberse resuelto la misma, en un plazo no mayor a quince (15) Días contados desde la fecha de emisión de la opinión de la otra Parte, o vencido el plazo para emitirla, o resuelta la controversia, el CONCEDENTE deberá declarar la Suspensión de las Obligaciones y en caso corresponda, la Suspensión temporal de la Concesión, estableciendo las condiciones, de conformidad con las facultades que le corresponden según las Leyes y Disposiciones Aplicables.

17.6 Adicionalmente, la Parte que se vea afectada por un evento deberá informar a la otra Parte sobre:

- (i) Los hechos que constituyen dicho evento, dentro de las siguientes veinticuatro (24) horas de haber ocurrido o haberse enterado, según sea el caso; y
- (ii) El periodo estimado de restricción total o parcial de sus actividades y el grado de impacto previsto. Adicionalmente, deberá mantener a la otra Parte informada del desarrollo de dichos eventos.

Efectos de la Declaración de Suspensión.

Una vez declarada la Suspensión de Obligaciones se considerará lo siguiente:

17.7 Los plazos estipulados para el cumplimiento de las obligaciones, así como el Plazo de la Concesión, en caso corresponda, quedarán automáticamente suspendidos desde la ocurrencia del evento y hasta el levantamiento de la suspensión por parte del Regulador.

17.8 El incumplimiento de obligaciones producido a consecuencia de los supuestos indicados en la presente Sección, no será sancionado con las penalidades establecidas en el presente Contrato conforme a los términos y condiciones previstos.

17.9 El evento no liberará a las Partes del cumplimiento de las obligaciones que no hayan sido suspendidas, a las cuales se les podrá aplicar las penalidades establecidas en caso corresponda. Asimismo, no liberará al CONCESIONARIO de la aplicación de penalidades por los incumplimientos producidos con anterioridad al evento que motivó la declaración de suspensión. En caso que la solicitud de suspensión no sea



aprobada se aplicarán al CONCESIONARIO las penalidades correspondientes de manera retroactiva.

17.10 Una vez que el Regulador disponga el reinicio de la exigibilidad de las obligaciones materia de suspensión, elevará el acta correspondiente dejando constancia de la fecha de reinicio, el plazo de duración de la suspensión, entre otras consideraciones.

17.11 En caso que la Suspensión de Obligaciones recaiga sobre la totalidad de las prestaciones a cargo del CONCESIONARIO corresponderá la Suspensión temporal de la Concesión.

La Suspensión temporal de la Concesión dará derecho al CONCESIONARIO a la ampliación del Plazo de la Concesión por un período equivalente al declarado por el CONCEDENTE, debiendo las Partes acordar un nuevo cronograma en el cumplimiento de las obligaciones, cuando ello resultare necesario.

17.12 Las Partes deberán hacer sus mejores esfuerzos para asegurar la reiniciación del cumplimiento de sus obligaciones en el menor tiempo posible después de la ocurrencia de dichos eventos.

17.13 En caso la Suspensión de Obligaciones a que se refieren los literales a) y b) de la Cláusula 17.1, se extienda por más de noventa (90) Días Calendario, contados desde la respectiva declaración, cualquiera de las Partes podrá invocar la Caducidad de la Concesión, la misma que se regirá por las reglas de la Sección XVI.

SECCION XVIII: SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

LEY APLICABLE

18.1 El Contrato se regirá e interpretará de acuerdo a las Leyes y Disposiciones Aplicables. Por tanto, el contenido, ejecución, conflictos y demás consecuencias que de él se originen, se regirán por dicha legislación, la misma que el CONCESIONARIO declara conocer.

ÁMBITO DE APLICACIÓN

18.2 La presente Sección regula la solución de controversias que se generen entre las Partes durante la Concesión y aquellas relacionadas con la resolución del Contrato y la Caducidad de la Concesión, con excepción de aquellas controversias que surjan respecto de los actos administrativos que emita el Regulador en ejercicio de sus funciones, en atención a lo dispuesto por la Ley N° 26917, la Ley N° 27332 y el Decreto Legislativo N°1224 y sus respectivos Reglamentos.

18.3 De conformidad con el Artículo 62 de la Constitución Política del Perú, se reconoce que los conflictos derivados de la relación contractual se solucionarán por el trato directo y en la vía arbitral, según los mecanismos de protección previstos en el Contrato.

Asimismo, las Partes reconocen que la impugnación de las decisiones del Regulador expedidas en ejercicio de sus competencias administrativas atribuidas por norma expresa (función supervisora, función fiscalizadora y sancionadora así como función de solución de controversias), o de otras entidades públicas dictadas en el ejercicio de sus competencias administrativas atribuidas por norma expresa, deberán llevarse a cabo conforme al proceso contencioso administrativo.



Tratándose de supuestos distintos a los establecidos en el párrafo precedente, y para efectos de lo dispuesto en el segundo párrafo del numeral 23.1 del artículo 23 del Decreto Legislativo N° 1224, la obligación de los árbitros de permitir la participación del Regulador es para los procesos arbitrales en los que se discutan decisiones y materias vinculadas a la competencia del Regulador. En estos casos, el Regulador actuará bajo el principio de autonomía establecido en la Ley N° 27332, Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos y su ley de creación.

Sin perjuicio de lo anterior, en los casos que resulten pertinentes, serán aplicables las disposiciones que norman el arbitraje, contenidas en el Artículo 1° del Decreto Legislativo N° 1071, en concordancia con las contenidas en la Ley N° 28933, que establece el Sistema de Coordinación y Respuesta del Estado en Controversias Internacionales de Inversión.

CRITERIOS DE INTERPRETACIÓN

- 18.4 En caso de divergencia en la interpretación de este Contrato, las Partes seguirán el siguiente orden de prelación para resolver dicha situación:
- El Contrato de Concesión y sus modificatorias;
 - Circulares a que se hace referencia en las Bases; y,
 - Bases del Concurso.

- 18.5 El Contrato se suscribe únicamente en idioma castellano. De existir cualquier diferencia entre cualquier traducción del Contrato y éste, prevalecerá el texto del Contrato en castellano. Las traducciones de este Contrato no se considerarán para efectos de su interpretación.

- 18.6 Los plazos establecidos se computarán en días, meses o años según corresponda.

Los títulos contenidos en el Contrato tienen únicamente el propósito de identificación y no deben ser considerados como parte del Contrato, para limitar o ampliar su contenido ni para determinar derechos y obligaciones de las Partes.

Los términos "Anexo", "Apéndice", "Cláusula", "Capítulo", "Numeral" y "Literal" se entienden referidos al presente Contrato de Concesión, salvo que del contexto se deduzca inequívocamente y sin lugar a dudas que se refieren a otro documento.

Los términos en singular incluirán los mismos términos en plural y viceversa. Los términos en masculino incluyen al femenino y viceversa.

- 18.7 Los términos en singular incluirán los mismos términos en plural y viceversa. Los términos en masculino incluyen al femenino y viceversa.

- 18.8 El uso de la disyunción "o" en una enumeración deberá entenderse que comprende excluyentemente a alguno de los elementos de tal enumeración.

- 18.9 El uso de la conjunción "y" en una enumeración deberá entenderse que comprende a todos los elementos de dicha enumeración o lista.

- 18.10 Todas aquellas tarifas, costos, gastos y similares a que tenga derecho el CONCESIONARIO por la prestación de los servicios deberán ser cobrados en la moneda que corresponda conforme a las Leyes y Disposiciones Aplicables y a los términos del Contrato.



RENUNCIA A RECLAMACIONES DIPLOMÁTICAS

- 18.11 El CONCESIONARIO y sus socios, accionistas o participacionistas renuncian de manera expresa, incondicional e irrevocable a cualquier reclamación diplomática, por las controversias o conflictos que pudiesen surgir del Contrato.

TRATO DIRECTO

- 18.12 Las Partes declaran que es su voluntad que todos los conflictos o incertidumbres con relevancia jurídica sobre materias de carácter disponible que pudieran surgir con respecto a la interpretación, ejecución, cumplimiento, y cualquier aspecto relativo a la existencia, validez o eficacia del Contrato o Caducidad de la Concesión, con excepción de los actos administrativos que emita el Regulador en ejercicio de sus funciones a que se refiere la Cláusula 18.2, serán resueltos por trato directo entre las Partes.

El plazo de trato directo para el caso del arbitraje nacional deberá ser de cuarenta y cinco (45) Días contados a partir de la fecha en que una Parte comunica a la otra, por escrito, salvo que las Partes hayan sometido la controversia al procedimiento de solución amigable en trato directo, previsto en el Título VIII del Decreto Supremo N° 410-2015-EF, Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224. Cualquiera de las Partes en dirimencia o desacuerdo podrá dar por terminado por anticipado o inclusive podrá indicar que renuncia a hacer uso del trato directo.

La solicitud de inicio de trato directo debe incluir una descripción comprensiva de la controversia y su debida fundamentación, así como estar acompañada de todos los medios probatorios correspondientes.

Cabe señalar que, de conformidad con lo establecido en el numeral 68.3 del artículo 68 del Decreto Supremo N° 410-2015-EF, Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224, sólo podrán someterse al procedimiento de Amigable Componedor aquellas controversias que pueden someterse a arbitraje, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 2 del Decreto Legislativo N° 1071, Decreto Legislativo que Norma el Arbitraje. Por tanto, no podrán someterse al procedimiento de Amigable Componedor las decisiones de los organismos reguladores expedidas en ejercicio de sus competencias administrativas atribuidas por norma expresa (función supervisora, función fiscalizadora y sancionadora así como función de solución de controversias) u otras entidades que se dicten en ejecución de sus competencias administrativas atribuidas por norma expresa, cuya vía de reclamo es la vía administrativa. Tampoco podrán someterse a procedimiento de Amigable Componedor las controversias sujetas a la Ley N° 28933: Ley que establece el sistema de coordinación y respuesta del Estado en controversias internacionales de inversión.

El Amigable Componedor propondrá una fórmula de solución de controversias, que de ser aceptada de manera parcial o total por las Partes, producirá los efectos legales de una transacción.

De otro lado, tratándose del arbitraje internacional, el periodo de negociación o trato directo será no menor a seis (6) meses. Dicho plazo se computará a partir de la fecha en la que la parte que invoca la Cláusula notifique su solicitud de iniciar el trato directo al Ministerio de Economía y Finanzas en su calidad de Coordinador del Sistema de Coordinación y Respuesta del Estado en Controversias Internacionales de Inversión, en virtud de lo establecido en la Ley N° 28933 y su reglamento, aprobado mediante Decreto Supremo N° 125-2008-EF y modificatorias. La solicitud



de inicio del trato directo debe incluir una descripción comprensiva de la controversia y su debida fundamentación, así como estar acompañada de todos los medios probatorios correspondientes.

Los plazos a los que se refieren los párrafos anteriores podrán ser ampliados por decisión conjunta de las Partes, acuerdo que deberá constar por escrito, siempre que existan posibilidades reales que, de contarse con este plazo adicional, el conflicto será resuelto mediante el trato directo.

En caso las Partes, dentro del plazo de trato directo, no resolvieran el conflicto o incertidumbre suscitada, deberán definirlo como un conflicto o incertidumbre de carácter técnico o no-técnico, según sea el caso. Cuando las Partes no se pongan de acuerdo con respecto a la naturaleza de la controversia, ambas partes deberán sustentar su posición en una comunicación escrita que harán llegar a su contraparte. En esta explicarán las razones por las cuales consideran que la controversia es de carácter técnico o no técnico.

Los conflictos o incertidumbres técnicas (cada una, una Controversia Técnica) serán resueltos conforme al procedimiento estipulado en el Literal a) de la Cláusula 18.13. Los conflictos o incertidumbres que no sean de carácter técnico (cada una, una Controversia No Técnica) serán resueltos conforme al procedimiento previsto en el Literal b) de la Cláusula 18.13. En caso las Partes no se pusieran de acuerdo dentro del plazo de trato directo respecto de sí el conflicto o controversia suscitado es una Controversia Técnica o una Controversia No-Técnica, o en caso el conflicto tenga componentes de Controversia Técnica y de Controversia No Técnica, entonces tal conflicto o incertidumbre deberá ser considerado como una Controversia No Técnica y será resuelto conforme al procedimiento respectivo previsto en el Literal b) de la Cláusula 18.13.

ARBITRAJE

18.13 Modalidades de procedimientos arbitrales:

- a) Arbitraje de Conciencia.- Todas y cada una de las controversias técnicas que no puedan ser resueltas directamente por las Partes dentro del plazo de trato directo deberán ser sometidas a un arbitraje de conciencia, de conformidad con el Numeral 3 del Artículo 57 del Decreto Legislativo N° 1071, en el cual los árbitros resolverán conforme a sus conocimientos y leal saber y entender. Los árbitros podrán ser peritos nacionales o extranjeros, pero en todos los casos deberán contar con amplia experiencia en la materia de la controversia técnica respectiva, y no deberán tener conflicto de interés con ninguna de las Partes al momento y después de su designación como tales.

El Tribunal Arbitral podrá solicitar a las Partes la información que estime necesaria para resolver la controversia técnica que conozca, y como consecuencia de ello podrá presentar a las Partes una propuesta de conciliación, la cual podrá ser o no aceptada por éstas. El Tribunal Arbitral podrá actuar todos los medios probatorios y solicitar de las Partes o de terceras personas los medios probatorios que considere necesarios para resolver las pretensiones planteadas.

El Tribunal Arbitral deberá preparar una decisión preliminar que notificará a las Partes dentro de los treinta (30) Días siguientes a su instalación, teniendo las Partes un plazo de cinco (05) Días para preparar y entregar al Tribunal sus comentarios a dicha decisión preliminar. El Tribunal Arbitral deberá expedir su decisión final sobre la controversia técnica suscitada dentro de los diez (10)



Días siguientes a la recepción de los comentarios de las Partes, a su decisión preliminar o al vencimiento del plazo para presentar dichos comentarios, lo que ocurra primero.

El procedimiento para la resolución de una Controversia Técnica deberá llevarse a cabo en la ciudad de Lima, Perú. Excepcionalmente, y por la naturaleza del caso concreto, el Tribunal Arbitral se trasladará a otra localidad sólo con el fin de actuar medios probatorios como un peritaje, una inspección ocular o cualquier otro medio probatorio que sea necesario actuar en otra localidad, por un plazo no mayor a diez (10) Días.

Los miembros del Tribunal deberán guardar absoluta reserva y mantener confidencialidad sobre toda la información que conozcan por su participación en la resolución de una controversia técnica.

La controversia se resolverá a través de arbitraje nacional, siendo de aplicación los Reglamentos del Centro de Arbitraje de la Cámara de Comercio de Lima, en todo lo no previsto en el presente Contrato.

- b) Arbitraje de Derecho.- Las Controversias No-Técnicas serán resueltas mediante arbitraje de derecho, de conformidad con el Numeral 1 y del Artículo 57 del Decreto Legislativo N° 1071, procedimiento en el cual los árbitros deberán resolver de conformidad con la legislación peruana aplicable. El arbitraje de derecho podrá ser nacional o internacional, de acuerdo a lo siguiente:

- (i) Cuando las Controversias No-Técnicas que tengan un monto involucrado superior a Treinta Millones y 00/100 Dólares (US\$ 30 000 000,00) o su equivalente en moneda nacional, las Partes tratarán de resolver dicha controversia vía trato directo dentro del plazo establecido en el Numeral 18.13 para el caso del arbitraje internacional, pudiendo ampliarse por decisión conjunta de las Partes en los términos establecidos.

En caso las Partes no se pusieran de acuerdo dentro del plazo de trato directo referido en el párrafo precedente, las controversias suscitadas serán resueltas mediante arbitraje internacional de derecho, a través de un procedimiento tramitado de conformidad con las Reglas de Conciliación y Arbitraje del Centro Internacional de Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones (el "CIADI"), establecidas en el Convenio sobre Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones entre Estados y Nacionales de otros Estados, aprobado por el Perú mediante Resolución Legislativa N° 26210, a cuyas normas las Partes se someten incondicionalmente.

Para efectos de tramitar los procedimientos de arbitraje internacional de derecho, de conformidad con las reglas de arbitraje del CIADI, el CONCEDENTE, en representación del Estado de la República del Perú, declara que al CONCESIONARIO se le considera como "Nacional de Otro Estado Contratante", por estar sometido a control extranjero según lo establece el Literal b) del Numeral 2 del Artículo 25 del Convenio sobre Arreglos de Diferencias Relativas a Inversiones entre Estados y nacionales de otros Estados, y el CONCESIONARIO acepta que se le considere como tal.



El arbitraje tendrá lugar en la ciudad de Washington D.C., Estados Unidos de América, y será conducido en idioma castellano, debiendo emitirse el laudo arbitral, conforme a lo dispuesto en los reglamentos arbitrales de las instituciones administradoras de arbitraje correspondiente.

Si por cualquier razón el CIADI declinara asumir el arbitraje promovido en virtud de la presente Cláusula, las Partes de manera anticipada aceptan someter la controversia en los mismos términos señalados a las Reglas de Arbitraje de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional-CNUDMI o UNCITRAL (siglas en inglés). En ese caso, el arbitraje se llevará a cabo en Lima, Perú, en idioma castellano siendo aplicable la Ley Peruana.

Alternativamente las Partes podrán acordar someter la controversia a otro fuero distinto al del CIADI, si así lo estimaran conveniente.

- (ii) Las Controversias No-Técnicas en las que el monto involucrado sea igual o menor a Treinta Millones y 00/100 Dólares (US\$ 30 000 000,00), o su equivalente en moneda nacional, y aquellas controversias de puro derecho que no son cuantificables en dinero, serán resueltas mediante arbitraje de derecho, a través de un procedimiento que se seguirá de conformidad con los Reglamentos de Conciliación y Arbitraje del Centro de Arbitraje de la Cámara de Comercio de Lima, a cuyas normas las Partes se someten incondicionalmente, siendo de aplicación supletoria, primero el Decreto Legislativo N° 1071 que norma el arbitraje, y después, el Código Procesal Civil del Perú.

El lugar del arbitraje será la ciudad de Lima, capital de la República del Perú; el idioma oficial a utilizarse será el castellano; y la ley aplicable, la ley peruana, debiendo emitirse el laudo arbitral correspondiente dentro de los ciento veinte (120) Días Calendario posteriores a la fecha de instalación del Tribunal Arbitral. Excepcionalmente, el laudo podrá emitirse fuera de este plazo cuando el Tribunal Arbitral considere indispensable actuar medios probatorios como peritajes o inspecciones oculares fuera de la ciudad donde se lleva a cabo el procedimiento arbitral, dentro de un plazo no mayor a treinta (30) Días Calendario.

REGLAS PROCEDIMENTALES COMUNES

- 18.14 Tanto para el Arbitraje de Conciencia a que se refiere el Literal a) de la Cláusula 18.13 como para el Arbitraje de Derecho a que se refiere el Literal b) de la Cláusula 18.13, ya sea en su modalidad internacional o nacional, se aplicarán por igual las siguientes disposiciones generales:

- a) El Tribunal Arbitral estará integrado por tres (03) miembros. Cada Parte designará a un árbitro en un plazo no mayor a sesenta (60) Días de requerida y el tercero será designado por acuerdo de los dos árbitros designados por las Partes, quien a su vez se desempeñará como Presidente del Tribunal Arbitral.

Si una de las Partes no cumpliera con designar a su Árbitro, o si los dos árbitros nombrados por las Partes no llegasen a un acuerdo sobre el nombramiento del tercer árbitro dentro de los sesenta (60) Días siguientes a la petición formal de arbitraje por una de las Partes o a la fecha del nombramiento del segundo árbitro, el segundo y/o el tercer árbitro será designado, a pedido de cualquiera de las Partes por la Cámara de Comercio de Lima, en el caso del Arbitraje de



Conciencia, el Arbitraje de Derecho nacional, y de manera excepcional actuará como entidad nominadora, en el caso del Arbitraje promovido bajo las reglas UNCITRAL (CNUDMI); o por el CIADI en el caso del Arbitraje de Derecho Internacional.

El Tribunal Arbitral tendrá la obligación de permitir la participación del Regulador en aquellos procesos arbitrales en los que se discutan decisiones o materias vinculadas a su competencia. En tal caso, el Regulador podrá emplear los mecanismos procesales de defensa que considere apropiados a tal fin, sin perjuicio de ceñir sus actuaciones al Principio de Autonomía establecido en la Ley Marco de los Organismos Reguladores.

- b) Sin perjuicio de los actos administrativos a que se refiere la Cláusula 18.2, que están exceptuados de la presente sección, el Tribunal Arbitral puede suplir, a su discreción, cualquier diferencia o vacío existente en la legislación o en el Contrato, mediante la aplicación de los principios generales del derecho y los Convenios, Convenciones y/o Tratados de los que la República del Perú sea signatario.
- c) Los árbitros podrán aplicar los principios generales del derecho, en la resolución de la controversia sometida a arbitraje.
- d) Las Partes acuerdan que el laudo que emita el Tribunal Arbitral será definitivo e inapelable. En este sentido, las Partes deben considerarlo como sentencia de última instancia, con autoridad de cosa juzgada. En consecuencia, las Partes renuncian a los recursos de reconsideración, apelación, casación o cualquier otro medio impugnatorio contra el laudo arbitral declarando que éste será obligatorio, de definitivo cumplimiento y de ejecución inmediata, salvo en los recursos previstos en la Sección 5 del Capítulo IV del Convenio sobre Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones entre Estados y Nacionales de otros Estados y en las causales taxativamente previstas en el artículo 63 del Decreto Legislativo N° 1071 y en el Convenio de Reglas de Arbitraje CIADI, cuando sea de aplicación.
- e) Durante el desarrollo del arbitraje las Partes continuarán con la ejecución de sus obligaciones contractuales, en la medida en que sea posible, inclusive con aquellas que son materia del arbitraje. Si la materia de arbitraje fuera el cumplimiento de las obligaciones garantizadas con la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión y/o la Garantía de Fiel Cumplimiento de Inversiones Obligatorias, si fuera aplicable, quedará en suspenso el plazo respectivo y tales garantías no podrán ser ejecutadas por el motivo que suscitó el arbitraje y deberán ser mantenidas vigente durante el procedimiento arbitral.
- f) Todos los gastos que irroque la resolución de una Controversia Técnica, o No-Técnica, incluyendo los honorarios de los árbitros que participen en la resolución de una controversia, serán cubiertos por la Parte vencida. Igual regla se aplica en caso la Parte demandada o reconvenida se allane o reconozca la pretensión del demandante o del reconviniente. También asumirá los gastos el demandante o el reconviniente que desista de la pretensión.



En caso el procedimiento finalice sin un pronunciamiento sobre el fondo de las pretensiones por causa de transacción o conciliación, los referidos gastos serán cubiertos en partes iguales por el demandante y el demandado. Asimismo, en caso el laudo favoreciera parcialmente a las posiciones de las Partes, el Tribunal Arbitral decidirá la distribución de los referidos gastos.

Se excluyen de lo dispuesto en esta Cláusula los costos y gastos tales como honorarios de asesores, costos internos u otros que resulten imputables a una Parte de manera individual.

SECCION XIX: MODIFICACIONES AL CONTRATO

- 19.1 De conformidad con el Artículo 22 del Decreto Legislativo N° 1224, las Partes podrán modificar el presente Contrato, previo acuerdo por escrito y firmado por sus representantes debidamente autorizados, por causa debidamente fundada y cuando ello resulte necesario al interés público, manteniendo su equilibrio económico financiero y las condiciones de competencia del proceso de promoción procurando no alterar la asignación de riesgos y la naturaleza del proyecto, conforme a las condiciones y requisitos a que se refiere el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224.
- 19.2 En consideración a lo dispuesto en el párrafo precedente las Partes expresamente convienen que el CONCEDENTE podrá negociar y acordar con el CONCESIONARIO modificaciones al Contrato, siempre que ello sea necesario y esté debidamente sustentado, entre otros, para:
- a) Que el CONCESIONARIO pueda obtener el Endeudamiento Garantizado Permitido;
 - b) Que esté relacionado con la naturaleza de la garantía que se otorgue a los Acreedores Permitidos, de acuerdo a lo previsto en la Cláusula 11.16;
 - c) Adecuar el Contrato a cambios tecnológicos o nuevas circunstancias que se produzcan durante la vigencia de la Concesión o sus prórrogas y que las Partes no puedan razonablemente conocer o prever en la Fecha de Cierre;
 - d) Restablecer el equilibrio económico - financiero, de acuerdo con lo previsto en Sección X.
- 19.3 De igual modo, las Partes podrán presentar una solicitud destinada a la revisión del Contrato, por causas que a criterio de una de las Partes no se haya previsto a la Fecha de Cierre, para lo cual se aplicará el procedimiento antes descrito, en concordancia al Decreto Legislativo N° 1224 y su Reglamento.
- 19.4 Toda solicitud de enmienda, adición o modificación del presente Contrato por cualquiera de las Partes, deberá ser presentada a la otra Parte, con copia al Regulador, con el debido sustento técnico y económico – financiero, y con la conformidad de los Acreedores Permitidos, según lo establezcan los actos y contratos de Endeudamiento Garantizado Permitido, en el caso de ser aplicable.
- 19.5 El CONCEDENTE resolverá la solicitud de enmienda, adición o modificación, contando con la opinión técnica del Regulador, quien se pronunciará respecto a la propuesta de acuerdo al que lleguen las Partes.
- 19.6 Corresponderá al CONCESIONARIO comunicar por escrito a los Acreedores Permitidos, a fin de informarles respecto de la suscripción de alguna modificación al Contrato, en la medida en que esta afecte o pueda afectar la posición de los Acreedores Permitidos en relación al Contrato.
- 19.7 Sin perjuicio de lo dispuesto en el presente Capítulo, es de aplicación al presente Contrato, lo establecido en el Decreto Legislativo N° 1224 que aprueba el Marco de



Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos y su reglamento, o las normas que los modifiquen o sustituyan.

SECCION XX: DOMICILIOS

FIJACIÓN

20.1 Salvo pacto expreso en sentido contrario que conste en el Contrato, todas las notificaciones, citaciones, peticiones, demandas y otras comunicaciones relacionadas con el Contrato, deberán realizarse por escrito y se considerarán válidamente realizadas cuando cuenten con el respectivo cargo de recepción o cuando sean enviadas por courier, por télex o por fax, una vez verificada su recepción, a las siguientes direcciones:

Si va dirigida al **CONCEDENTE**:

Nombre: Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
Dirección: Jirón Zorritos N° 1203, Lima 1.
Atención: Ministro(a) de Transportes y Comunicaciones

Si va dirigida al **CONCESIONARIO**:

Nombre:
Dirección:
Atención:

Si va dirigida al **Regulador**:

Nombre: Organismo Regulador de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – OSITRAN
Dirección: Calle Los Negocios 182 Piso 4, Surquillo.
Atención: Gerente General o a quien éste designe.

CAMBIOS DE DOMICILIO

20.2 Todo cambio de domicilio deberá ser comunicado por escrito a la otra Parte del Contrato y al Regulador. Este nuevo domicilio deberá ser fijado cumpliendo los requisitos de la Cláusula precedente.

Firmado en Lima, en cuatro (04) ejemplares originales, uno para el **CONCEDENTE**, otro para el Regulador, uno para **PROINVERSIÓN** y otro ejemplar para el **CONCESIONARIO**, a los [...] días del mes de [...] de 20....., por el **CONCESIONARIO** y el **CONCEDENTE**.



ANEXO 1
DECLARACIÓN JURADA DEL SOCIO ESTRATÉGICO

Por medio del presente, el Socio Estratégico, debidamente representado por (...), identificado con (...), con domicilio en (...), en el marco del Contrato de Concesión del Proyecto Rehabilitación Integral del Ferrocarril Huancayo Huancavelica, (el "Contrato") suscrito entre el CONCESIONARIO y CONCEDENTE, que a la fecha de suscripción del presente documento, las siguientes declaraciones a que se refieren los Literales a), b), c), d), e), de este documento son ciertas, correctas y completas, conforme se indica a continuación, asimismo asume directamente frente al CONCEDENTE las obligaciones a que se refieren los Literales f), g), h), i) y j) de este documento. Las palabras indicadas en mayúsculas tendrán el significado indicado en el Contrato.

a) Constitución y validez

El Socio Estratégico declara ser una sociedad válidamente existente conforme a las leyes de su país de origen.

b) Autorización, firma y efecto

El Socio Estratégico declara que, el cumplimiento de las obligaciones que asume en virtud del Contrato, están comprendidas dentro de sus facultades y han sido debidamente autorizadas por su respectivo directorio u otros órganos similares, autorizándolo a la suscripción de la presente declaración jurada.

Adicionalmente, declara que el Contrato constituye una obligación válida, vinculante y exigible para él.

c) Litigios

El Socio Estratégico declara que no tiene constancia ni ha sido formalmente notificado de demandas, denuncias, juicios, arbitrajes u otros procedimientos legales en curso, ni sentencias, ni decisiones de cualquier clase no ejecutadas, en el Perú o en el extranjero, que tengan por objeto prohibir o de otra manera impedir o limitar el cumplimiento de los compromisos u obligaciones que asume en virtud del Contrato.

d) De la contratación

El Socio Estratégico declara y reconoce expresamente que ha logrado dicha condición en función al cumplimiento de los requisitos técnicos y financieros establecidos en las Bases del Concurso.



El Socio Estratégico declara que no tiene impedimento ni está sujeto a restricción (por vía contractual, judicial, arbitral, legal o cualquier otra) para celebrar contratos con el Estado conforme a las Leyes Aplicables y para asumir y cumplir con todas y cada una de las obligaciones que le corresponden o pudieran corresponder conforme a las Bases y el Contrato.



Asimismo, el Socio Estratégico declara que, no tienen impedimento de contratar conforme a lo normado por el artículo 1366 del Código Civil, el artículo 18 del Decreto Legislativo N°1224, y no se encuentra sancionado administrativamente con inhabilitación temporal o permanente en el ejercicio de sus derechos para contratar con el Estado.

e) Conocimiento del Contrato

El Socio Estratégico declara y reconoce expresamente que conoce los términos y condiciones del Contrato.

f) Responsabilidad del Socio Estratégico

El Socio Estratégico y sus accionistas, a partir de la Fecha de Cierre, deberán comprometerse a:

- o Mantener la Participación Mínima en el CONCESIONARIO durante todo el plazo de la Concesión, salvo lo dispuesto en la Cláusula 14.15. En tal sentido, deberá oponerse, a cualquier moción que presente un accionista o socio del CONCESIONARIO que proponga un aumento del capital social respecto del cual el Socio Estratégico no esté en capacidad de ejercer su derecho de suscripción preferente que le permita, cuando menos, seguir manteniendo la Participación Mínima en el CONCESIONARIO.

- g) Renuncia a inmunidad diplomática
El Socio Estratégico renuncia de manera expresa, incondicional e irrevocable a invocar o ejercer cualquier privilegio o inmunidad, diplomática u otra, o reclamo por la vía diplomática que pudiese ser invocado por o contra PROINVERSIÓN, el CONCEDENTE, los Asesores, el Estado o sus dependencias, bajo las Leyes Aplicables o bajo cualquier otra legislación que resulte aplicable, con respecto a cualquiera de las obligaciones que le correspondan o pudieran corresponder conforme a las Bases, la Propuesta Técnica, la Propuesta Económica y al Contrato.

- h) Confidencialidad
El Socio Estratégico se obliga a guardar confidencialidad sobre la información de naturaleza reservada que con tal carácter le hubiere sido suministrada durante el Concurso, o aquella a cuya reserva obligan las Leyes Aplicables.

- i) Temas societarios y otros
El Socio Estratégico se compromete a:
 - o Ajustar su conducta en las juntas generales del CONCESIONARIO de modo tal que facilite con su voto los acuerdos y decisiones del máximo órgano de la sociedad a favor de los asuntos vinculados con la cabal ejecución del Contrato.
 - o No impedir con sus actos u omisiones que el CONCESIONARIO desarrolle normalmente sus actividades y en especial aquellas que impliquen la ejecución del Contrato.
 - o Asumir las obligaciones, responsabilidad y garantías que le corresponda conforme a este Contrato y demás convenios vinculados.
 - o Velar por el cumplimiento de lo establecido en la Cláusula 14.3 del Contrato, así como en el Apéndice 1 del Anexo 3 de las Bases, referidos a las disposiciones contractuales a ser incluidas en los contratos que suscriba el CONCESIONARIO, con el Constructor, el Asesor Ferroviario, de corresponder, el Proveedor de Material Rodante, el Operador.



- j) Solución de Controversias
El Socio Estratégico se obliga a someter cualquier controversia que pudiera surgir, a lo establecido en la Sección XVIII del Contrato.

Para efectos del presente documento, todas las notificaciones, citaciones, peticiones, demandas y otras comunicaciones relacionadas con el Contrato, deberán realizarse por escrito y se considerarán válidamente realizadas cuando cuenten con el respectivo cargo de recepción o cuando sean enviadas por courier o por fax, una vez verificada su recepción, a la siguiente dirección del Socio Estratégico:

Nombre: (...)
Dirección: (...), Lima - Perú
Atención: (...)



En el caso del CONCESIONARIO y el CONCEDENTE, la dirección será la que se establece en la Cláusula 20.1 del Contrato.

Todo cambio del domicilio del Socio Estratégico deberá ser comunicado por escrito al CONCEDENTE y al Regulador con un plazo de anticipación de quince (15) Días Calendario. Cualquier nuevo domicilio deberá encontrarse dentro de la ciudad de Lima y ser fijado cumpliendo los requisitos indicados anteriormente.

Lugar y fecha:....., de de 20...

Entidad:
Socio Estratégico

Nombre y Firma del Representante Legal del Socio Estratégico



ANEXO 2
TESTIMONIO DE LA ESCRITURA PÚBLICA DE CONSTITUCIÓN SOCIAL Y
ESTATUTO DEL CONCESIONARIO



ANEXO 3
MODELO REFERENCIAL DE DECLARACIÓN DEL ACREEDOR PERMITIDO

Lima, de de 201.....

Señores
Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Jirón Zorritos N° 1203
Lima – Peru
Presente.-

Acreedor Permitido:

De acuerdo con lo previsto en el Contrato de Concesión del Proyecto Rehabilitación Integral del Ferrocarril Huancayo Huancavelica, declaramos:

- a) Que, no nos encontramos sujetos a impedimentos ni restricciones (por vía contractual, judicial, arbitral, administrativa, legislativa u otra), para asumir y cumplir con el compromiso de financiar a _____ (CONCESIONARIO) hasta por el monto de _____, a efectos de que este esté en óptimas condiciones para cumplir con las obligaciones que le correspondan conforme al Contrato de Concesión _____.
- b) Por medio de la presente confirmamos que nuestros órganos internos competentes han aprobado una línea de crédito hasta por el monto de _____, a favor de _____ (CONCESIONARIO), la misma que está destinada a cumplir las obligaciones derivadas del Contrato de Concesión del Proyecto Rehabilitación Integral del Ferrocarril Huancayo Huancavelica.
- c) Que cumplimos con los requisitos establecidos en el Contrato de Concesión del Proyecto Rehabilitación Integral del Ferrocarril Huancayo Huancavelica, así como todos aquellos exigidos por las Leyes y Disposiciones Aplicables, para clasificar como Acreedor Permitido, de conformidad con los términos que el Contrato de Concesión asigna a esta definición.

Atentamente,

Firma:

Nombre:

Representante del Acreedor Permitido.

Entidad:

Acreedor Permitido.



ANEXO 4
MODELO DE LA GARANTÍA DE FIEL CUMPLIMIENTO DEL CONTRATO DE CONCESIÓN

Lima, de de 201....

Señores
Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Jirón Zorritos N° 1203, Lima – Perú
Presente -

Ref.: Carta Fianza No.....
Vencimiento:.....

De nuestra consideración:

Por la presente y a la solicitud de nuestros clientes, señores (nombre de la persona jurídica) (en adelante "el CONCESIONARIO") constituimos esta fianza solidaria, irrevocable, incondicional y de realización automática, sin beneficio de excusión, ni división, hasta por la suma de dólares de los Estados Unidos de América (US \$) a favor del Ministerio de Transportes y Comunicaciones para garantizar el correcto y oportuno cumplimiento de todas y cada una de las obligaciones a cargo del CONCESIONARIO, derivadas de la celebración del Contrato de Concesión del Proyecto Rehabilitación Integral del Ferrocarril Huancayo Huancavelica (en adelante "el Contrato"), entre ellas, la elaboración del EDI de Obras y de Material Rodante, la ejecución de las Inversiones Obligatorias, la explotación, la operación, mantenimiento de la Concesión, así como las penalidades establecidas en el Contrato de Concesión, y los Errores de Diseño de las Obras y del Material Rodante que se evidencien durante el Plazo de Concesión y la Provisión de Material Rodante, esta última, hasta culminado el segundo Año de la Concesión.

La presente Fianza también garantizará el correcto y oportuno cumplimiento de las obligaciones a cargo del CONCESIONARIO establecidas en virtud de las disposiciones contenidas en el Decreto Legislativo N° 1224, que aprobó el Marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos.

Para honrar la presente Fianza a favor de ustedes bastará un requerimiento escrito por conducto notarial del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN), el cual deberá estar firmado por el Presidente de su Consejo Directivo o alguna persona debidamente autorizada por este organismo. El pago se hará efectivo dentro de las 24 horas siguientes a su requerimiento en nuestras oficinas ubicadas en

Toda demora de nuestra parte para honrarla devengará un interés equivalente a la LIBOR máxima más un margen (spread) de 2%. La LIBOR será la establecida por el Cable Reuter diario a las 17:00 horas, hora Londres, debiendo devengarse los intereses a partir de la fecha en que se ha exigido su cumplimiento y hasta la fecha efectiva de pago.

Nuestras obligaciones bajo la presente Fianza, no se verán afectadas por cualquier disputa entre ustedes y nuestros clientes.

Esta Fianza estará vigente desde el de de 201..., hasta el de de 20..., inclusive.

Atentamente,

Firma
Nombre
Entidad Bancaria



**ANEXO 5
RÉGIMEN FINANCIERO**

**APÉNDICE 1
FIDEICOMISO DE ADMINISTRACIÓN**

1. Generalidades

Con el objetivo de administrar y garantizar el adecuado y oportuno cumplimiento de las obligaciones derivadas del presente Contrato, el CONCESIONARIO se obliga a constituir y mantener, a su costo, en calidad de fideicomitente, un Fideicomiso de Administración, irrevocable, el cual se regirá por lo dispuesto por las normas que a continuación se indican, así como en el respectivo contrato de fideicomiso, que será formulado conforme a los términos y condiciones que se indican a continuación:

- a) El fideicomiso será celebrado con un banco u otra entidad financiera de primera línea, nacional o internacional, quien actuará en calidad de entidad fiduciaria de conformidad con las Leyes y Disposiciones Aplicables, calificada y autorizada por el CONCEDENTE a propuesta del CONCESIONARIO.
- b) El Fideicomiso de Administración, así como las cuentas que lo conforman, tendrá vigencia desde su constitución hasta la liquidación del fideicomiso producida la caducidad de la concesión por vencimiento del plazo.

En caso de caducidad antes del cumplimiento del Plazo de la Concesión, se procederá conforme a lo establecido en la del Contrato.

- c) No obstante lo indicado, el CONCESIONARIO podrá proponer al CONCEDENTE en el proyecto de Contrato de Fideicomiso otras disposiciones que considere adecuadas para la bancabilidad y correcta ejecución del Contrato.
- d) Los fondos que ingresan al Fideicomiso de Administración tienen como fuentes la recaudación de ingresos por las Tarifas por Servicios Obligatorios, Tarifas de alquiler de Material Rodante, Tarifa por uso de vía, el Cofinanciamiento y las penalidades establecidas en el Anexo 10.
- e) El CONCESIONARIO en su calidad de fideicomitente deberá delegar en forma expresa e irrevocable en el CONCEDENTE la facultad de emitir instrucciones al fiduciario, a fin de administrar los fondos del Fideicomiso, instrucciones que no pueden contemplar cambios en el destino de los fondos recibidos por cofinanciamiento, penalidades y/o recaudación de ingresos por tarifa.

- f) Para tal efecto, la constitución del Fideicomiso deberá respetar el siguiente procedimiento:

- i. A la Fecha de Suscripción del Contrato, el CONCESIONARIO deberá presentar al CONCEDENTE, con copia al Regulador un proyecto de contrato de Fideicomiso, para su aprobación.
- ii. El Regulador dispondrá de un plazo máximo de siete (07) Días Calendario luego de recibido el proyecto de contrato de Fideicomiso para emitir su opinión al CONCEDENTE.



- iii. El CONCEDENTE deberá emitir su pronunciamiento en un plazo máximo de cinco (05) Días Calendario, luego de recibida la opinión del Regulador.
- iv. En caso que en dicho plazo el CONCEDENTE formule observaciones al proyecto de contrato de Fideicomiso, el CONCESIONARIO deberá subsanarlas en un plazo no mayor de siete (07) Días Calendario desde que es notificado, debiendo remitir las subsanaciones al CONCEDENTE con copia al Regulador para conocimiento. En este caso el CONCEDENTE dispondrá de un plazo de cinco (05) Días Calendario para su pronunciamiento.
- v. Transcurridos los plazos a que se refieren los párrafos anteriores, según sea el caso, y el CONCEDENTE no se hubiere pronunciado, se entenderá que el proyecto de contrato de Fideicomiso de Administración se ha aceptado y aprobado.
- vi. En cualquiera de los casos, el CONCESIONARIO deberá remitir al CONCEDENTE y Regulador una copia del contrato de Fideicomiso de Administración suscrito para la correspondiente suscripción por parte del CONCEDENTE y posterior legalización notarial e inscripción en los registros públicos.

2. Fideicomitente

Será fideicomitente el CONCEDENTE y el CONCESIONARIO, donde el CONCESIONARIO y el FIDUCIARIO depositarán al Fideicomiso los recursos provenientes del íntegro de la recaudación por el cobro de las Tarifas por Servicios Obligatorios, Tarifas de alquiler de Material Rodante, Tarifa por uso de vía, según corresponda. Por su parte el CONCEDENTE, depositará los importes correspondientes al Cofinanciamiento y a las Emergencias Ferroviarias, esto último en caso que los recursos del cobro de las penalidades no sean suficientes para cubrir dicho concepto.

En ningún caso se podrá modificar el contrato de Fideicomiso sin la intervención del CONCEDENTE.

El CONCEDENTE tiene la facultad de emitir instrucciones al Fideicomiso, a fin de administrar los recursos, de acuerdo a las previsiones de pago que integren las diferentes cuentas del Fideicomiso.

3. Fiduciario

Será la entidad designada por el CONCESIONARIO, con la no objeción del CONCEDENTE, de conformidad con éste Apéndice.

4. Fideicomisario

Será el CONCESIONARIO o el CONCEDENTE, según corresponda.

5. Patrimonio Fideicometido

Estará constituido por el importe correspondiente al Cofinanciamiento, a los ingresos por las Tarifas por Servicios Obligatorios, Tarifas de alquiler de Material Rodante, Tarifa por uso de vía, el Cofinanciamiento y los importes que provengan del cobro de las penalidades y a los intereses que generen cada una de las cuentas.



El Fiduciario abrirá cuentas diferentes para recibir y mantener dichos aportes, de manera que en todo momento sea posible distinguir el origen de los recursos transferidos por cada uno de los fideicomitentes.

6. Cuentas del Fideicomiso

El Fideicomiso de Administración tendrá las siguientes cuentas separadas:

- Cuenta Recaudadora
- Cuenta del Operador
- Cuenta Cofinanciamiento
- Cuenta Remuneración por Inversiones
- Cuenta Remuneración por Mantenimiento y Operación
- Cuenta de Emergencias Ferroviarias por Derrumbe y/o Huayco
- Cuenta IGV

a) Cuenta Recaudadora

En esta cuenta el CONCESIONARIO depositará el íntegro de la recaudación diaria de cobro de las Tarifas de alquiler de Material Rodante, Tarifa por uso de vía, sin incluir el IGV.

Por su parte el CONCEDENTE depositará los recursos de los porcentajes que le corresponde por los Servicios Complementarios.

Todos los recursos provenientes de esta cuenta están designados a cubrir las obligaciones contractuales del CONCEDENTE referidas al Cofinanciamiento, en la periodicidad establecida en este Contrato.

En caso de culminar la vigencia del Fideicomiso de Administración, de existir saldo remanente en la cuenta recaudadora, los recursos serán liberados a favor del CONCEDENTE.

b) Cuenta Operador

Cuenta donde el FIDUCIARIO depositará los recursos provenientes de la recaudación por la Tarifas por Servicios Obligatorios y su correspondiente IGV.

Asimismo, en esta cuenta el Fiduciario depositará el importe que resulte necesario para completar la remuneración del Operador, conforme a las instrucciones del CONCESIONARIO. Por lo tanto, la remuneración al Operador tendrá como fuente la recaudación de los ingresos por tarifa por Servicios Obligatorios y la transferencia de recursos de la Cuenta de Cofinanciamiento.

En caso de culminar la vigencia del Fideicomiso de Administración, de existir saldo remanente en la Cuenta Operador, los recursos serán liberados a favor del CONCESIONARIO.

c) Cuenta Cofinanciamiento

Cuenta donde se depositarán los recursos transferidos de las Cuenta RPI y Cuenta RPMO trimestralmente, de acuerdo a lo señalado en el Apéndice 2 del presente Anexo y los montos provenientes de la Cuenta Recaudadora y las penalidades.



El Fiduciario, conforme a la instrucción recibida del CONCEDENTE realizará el pago del Cofinanciamiento al CONCESIONARIO con una periodicidad trimestral y conforme a la liquidación indicada en el Apéndice 2 del presente Anexo.

d) Cuenta Remuneración por Inversiones (Cuenta de RPI)

- i. Esta cuenta tendrá por finalidad garantizar el cumplimiento de pago de las obligaciones derivadas del pago del RPI.
- ii. En esta cuenta el CONCEDENTE depositará el importe del RPI – Obras y el RPI – Material rodante, conforme a las instrucciones establecidas en el Apéndice 3 del presente Anexo.
- iii. Los pagos del RPI se efectuarán de manera irrevocable de acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión.
- iv. El CONCEDENTE dará las instrucciones para que cumpla con los flujos de pagos del RPI, derivados de la emisión de los CAO, los cuales tendrán características de irrevocables a todo evento, inalterables, no ajustables, de modo de dar predictibilidad al flujo de pagos de las inversiones en Obras y en Material Rodante. Estos pagos serán realizados al margen de caducidad, terminación, resolución o suspensión del Contrato por cualquiera de sus causales.
- v. En caso de culminar la vigencia del Fideicomiso de Administración, de existir un saldo remanente, en la cuenta Remuneración por Inversiones, los recursos serán liberados a favor del CONCESIONARIO, siempre y cuando la caducidad no se invoque por incumpliendo del CONCESIONARIO, en cuyo caso se procederá de acuerdo a la Sección XVI.

e) Cuenta Remuneración por Mantenimiento y Operación

- i. Esta cuenta tendrá por finalidad garantizar el cumplimiento de pago del RPMO al CONCESIONARIO.
Para ello, en esta cuenta el CONCEDENTE depositará el importe del RPMO a fin de cumplir con el pago del RPMO CONCESIONARIO.
- ii. Las instrucciones para el pago del RPMO son establecidas en el Apéndice 3 del presente Anexo.
- iii. En caso de culminar la vigencia del Fideicomiso de Administración, de existir un saldo remanente en esta cuenta, los recursos serán liberados a favor del CONCESIONARIO, siempre y cuando la caducidad no se invoque por incumpliendo del CONCESIONARIO, en cuyo caso se procederá de acuerdo a la Sección XVI.

f) Cuenta de Emergencias Ferroviarias por Derrumbe y/o Huayco

- i. Esta cuenta tendrá por finalidad garantizar el cumplimiento de manera oportuna la disponibilidad de fondos necesarios para el reembolso al CONCESIONARIO de las Emergencias Ferroviarias por Derrumbe y/o Huayco.

En dicha cuenta se abonará una cantidad equivalente(.....) anuales a partir del inicio de la Explotación y hasta la culminación de la Concesión.



- ii. De culminar la vigencia del Fideicomiso de Administración los remanentes de la Cuenta Emergencia Ferroviaria por Derrumbe y/o Huayco serán liberadas a favor del CONCEDENTE.

g) Cuenta IGV

- i. Esta cuenta tendrá por finalidad recaudar el importe íntegro del IGV correspondiente al Cofinanciamiento desembolsado a favor del CONCESIONARIO (o a favor de quien este indique), inmediatamente después que dichos montos hayan sido depositados en la Cuenta Recaudadora.

7. Mecanismo de administración de fondos

El CONCEDENTE instruirá al Fiduciario en virtud a lo previsto en el Contrato de Fideicomiso para que realice las siguientes acciones con los recursos del Fideicomiso:

- a) Administración y uso de los fondos de la Recaudación de la Tarifa por Servicios Obligatorios.
- b) El Fiduciario recaudará la tarifa que se cobra al Usuario por los Servicios Obligatorios, depositando la misma sin IGV en la Cuenta del Operador del Fideicomiso.
- c) El monto correspondiente al IGV de la tarifa que se cobra al Usuario por los Servicios Obligatorios deberá ser transferido al Operador.
- d) El Fiduciario le comunicará al CONCESIONARIO, mediante un informe de liquidación mensual cuánto ha sido el ingreso obtenido por recaudación por el cobro de la Tarifa por Servicios Obligatorios, a fin que este último pueda elaborar el Informe de liquidación de RPMO y el Informe de Liquidación de Cofinanciamiento
- e) Realizar los pagos al CONCESIONARIO o a quien éste designe, durante la vigencia de la Concesión, previa instrucción del CONCEDENTE, en las oportunidades y condiciones siguientes:
 - Transferir a la Cuenta de Emergencias Ferroviarias el monto equivalente a la provisión por Emergencias Ferroviarias.
 - Transferir de la Cuenta Recaudadora (de ser el caso), de la Cuenta, de la cuenta RPI y de la Cuenta RPMO, según corresponda, los importes necesarios para realizar el desembolso del Cofinanciamiento.
 - Realizar el pago de remuneración al Operador, conforme a las instrucciones del CONCESIONARIO y con los recursos disponibles en la Cuenta Operador,
 - Transferir de la Cuenta Recaudadora, a la cuenta Remuneración por Mantenimiento y Operación, el monto necesario para cubrir el RPMO neto de penalidades en Soles, menos los ingresos recaudados que se encuentran en la Cuenta del Operador.
 - Transferir a la Cuenta de Emergencias Ferroviarias, los montos provenientes de las penalidades, de acuerdo a lo indicado en 2. c. del presente Apéndice.



- f) Con la finalidad de realizar la administración financiera de corto plazo de los recursos disponibles en las cuentas que conforman el Fideicomiso de Administración, se permite que el Fiduciario realice la inversión de dichos recursos en Certificados de Depósitos del Banco Central de Reserva del Perú, u otros instrumentos financieros y/o depósitos de corto plazo que tengan la misma calidad crediticia, para realizar las inversiones sin afectar los compromisos asumidos por el CONCEDENTE a través del presente Contrato, el Fiduciario deberá coordinar con el CONCEDENTE la proyección de desembolsos.

Para la liberación de recursos del fideicomiso en Dólares Americanos, para el pago del Cofinanciamiento, el fiduciario utilizará el tipo de cambio venta de la fecha de cálculo de dicha remuneración del equivalente en Dólares Americanos indicados en el presente fideicomiso.



ANEXO 5

REGIMEN FINANCIERO

APÉNDICE 2 COFINANCIAMIENTO

1. El pago de los conceptos de RPI_Obras, RPI_MR y RPMO se financia con el Cofinanciamiento aportado por el CONCEDENTE y con la recaudación de las Tarifas por Servicios Obligatorios, Tarifas de alquiler de Material Rodante, Tarifa por uso de vía, donde la relación básica es la siguiente:

$$\text{Cofinanciamiento} = \text{RPI_Obra} + \text{RPI_MR} + (\text{RPMO}_{(\text{neto de penalidades})} - \text{Recaudación})$$

Donde:

Recaudación: corresponde a los ingresos provenientes del cobro de las Tarifas por Servicios Obligatorios, Tarifas de alquiler de Material Rodante, Tarifa por uso de vía.

2. A los cinco (05) Días de culminado el Trimestre, el CONCESIONARIO emitirá un Informe de Liquidación de Cofinanciamiento, el mismo que deberá contener la siguiente información:
 - i. Importe de RPI_Obras según el Tramo que corresponda en el trimestre que se liquida.
 - ii. Importe de RPI_MR, según corresponda.
 - iii. Importe del RPMO a ser pagado conforme al Informe de Liquidación de RPMO aprobado por el Concedente.
 - iv. Recaudación de ingresos totales para el trimestre que se liquida y que figura en las Cuenta Operador y Cuenta de Recaudación.
 - v. El importe de Cofinanciamiento que corresponde depositar al Concedente, determinado conforme a la fórmula establecida en el Numeral 1. del presente Apéndice.
3. El Informe de Liquidación de Cofinanciamiento será remitido para aprobación del CONCEDENTE, con opinión favorable del Regulador. El Regulador contará con un plazo no mayor a diez (10) Días para emitir su opinión favorable, la cual será remitida al CONCEDENTE, quien a su vez contará con cinco (05) Días, posteriores a la recepción de la opinión favorable del Regulador, para pronunciarse respecto a la liquidación trimestral del Cofinanciamiento.
4. De tener observaciones al Informe de Liquidación de Cofinanciamiento, el CONCEDENTE o el Regulador deberá remitirlas en un plazo no mayor a diez (10) Días posteriores de la recepción del informe de liquidación antes indicado. Por su parte, el CONCESIONARIO deberá levantar las observaciones y volver a emitir el informe de liquidación corregido en un plazo máximo de diez (10) Días, a fin que el Regulador emita su opinión favorable, en un plazo no mayor a siete (07) Días y remitirlo al CONCEDENTE para su aprobación correspondiente.
5. Una vez aprobado el Informe de Liquidación de Cofinanciamiento, por parte del CONCEDENTE, éste, en un plazo no mayor a dos (02) Días Calendario de aprobada la liquidación, deberá realizar el desembolso del importe trimestral del Cofinanciamiento al Fideicomiso.
6. El retraso por parte del CONCEDENTE en el pago en el Fideicomiso del Cofinanciamiento trimestral generará intereses moratorios equivalentes a la Libor



más dos por ciento (2%) anual, calculado sobre el monto impago. El referido interés se generará desde el Día Calendario siguiente a la fecha de vencimiento del pago del Cofinanciamiento trimestral hasta la fecha del pago efectivo.

7. El desembolso trimestral del Cofinanciamiento se efectuará a través de la cuenta de Cofinanciamiento del Fideicomiso y partir de la fecha inicio de la Etapa Transitoria con los conceptos que correspondan según lo indicado en el Apéndice 3 del presente Anexo. Para realizar el pago del Cofinanciamiento, el CONCESIONARIO deberá emitir una factura a favor del CONCEDENTE.



ANEXO 5

REGIMEN FINANCIERO

APÉNDICE 3

PROCEDIMIENTO PARA LA RETRIBUCIÓN DE INVERSIONES OBLIGATORIAS Y PARA LA RETRIBUCIÓN POR MANTENIMIENTO Y OPERACIÓN

I. Sistema de Retribución por Inversiones (RPI)

1.1. Retribución por Inversión en Obras (RPI_Obras)

La RPI_Obras es el pago del CONCEDENTE a favor del CONCESIONARIO a través del cual se reconocerá las Inversiones Obligatorias para Obras ejecutadas por Tramos. En tal sentido, para los Tramos 1 y 2 se procederá conforme a lo siguiente:

- RPI_Obras del Tramo 1 (RPI_Obras_T1)
Corresponde al RPI_Obras para el Tramo 1, cuyo derecho de pago al CONCESIONARIO se iniciará a más tardar a los veinte cuatro (24) meses contados desde la aprobación del Cierre Financiero o al Día siguiente de la suscripción del Acta de Aceptación de las Obras del Tramo 1, lo que ocurra primero.
- RPI_Obras del Tramo 2 (RPI_Obras_T2)
Corresponde al RPI_Obras para el Tramo 2, cuyo derecho de pago al CONCESIONARIO se iniciará a más tardar a los a los cuarenta y dos (42) meses contados desde aprobación del Cierre Financiero o al Día siguiente de la suscripción del Acta de Aceptación de las Obras del Tramo 2, lo que ocurra primero.
- El plazo para los pagos del RPI_Obras será de 15 años, mientras que la RPI_MR será de 10 años.

La RPI_Obras será reconocida de acuerdo al siguiente procedimiento:

a. Propuesta y Programación de Hitos Constructivos

El CONCESIONARIO presentará al CONCEDENTE, en el EDI de Obra, su propuesta y programación de ejecución de Hitos de Obras, tomando en cuenta lo siguiente:

- i. Cada Hito, será, como mínimo, el equivalente al 10% del monto total del Presupuesto de Inversión, contenido en el EDI de Obra para el Tramo que corresponda.
El último Hito de Obras será equivalente a la diferencia del 100% de avance las Obras menos la suma de los porcentajes de los Hitos previamente ejecutados.
- ii. Cada Hito de Obras se deberá definir indicando el monto y porcentaje que representa respecto a los EDI de Obra correspondiente.
- iii. Cada Hito de Obras deberá definirse las partidas y montos contenidos, tomando como base los EDI de Obra correspondientes.
- iv. La programación de Hitos de Obras deberá definir los plazos para la ejecución de cada uno.



b. Procedimiento de valorización de avances mensuales

- a. El CONCESIONARIO presentará al Regulador un informe de avance mensual dentro de los cinco (05) primeros Días del mes siguiente respecto al mes en que se informa y respecto al Hito en ejecución. Los informes mensuales deberán ser formulados con los avances de obras hasta el último día del mes precedente a la presentación del informe correspondiente.
- b. En el informe mensual se deberá indicar, entre otros, el porcentaje de avance respecto al Hito de Obras en ejecución con su valorización respectiva de acuerdo a la programación presentada.
- c. El Regulador tendrá un plazo no mayor de diez (10) Días para revisar dicho documento y verificar la información contenida en el informe presentado.
- d. Dentro de dicho plazo, el Regulador deberá proceder conforme a lo siguiente: (i) aprobar el informe o; (ii) solicitar al CONCESIONARIO la subsanación de observaciones.
- e. En caso que el Regulador remita observaciones al informe, el CONCESIONARIO deberá levantar las observaciones en el plazo que le otorgue el Regulador, plazo que tendrá relación con la magnitud de las observaciones.
- f. Una vez levantadas las observaciones y remitidas al Regulador, éste contará con tres (3) Días Calendarios para aprobar las subsanaciones a las observaciones efectuadas. No se podrán hacer nuevas observaciones a las efectuadas inicialmente.

c. Procedimiento para la aprobación del informe a la culminación de un Hito de Obras

- i. A la culminación de un Hito de Obras corresponderá al CONCESIONARIO presentar al Regulador Informe de Culminación del Hito De Obras para su aprobación y reconocimiento. Dicho informe deberá señalar y acreditar que se alcanzó el porcentaje de avance de Obras respectivo, en función a las valorizaciones mensuales indicadas en los informes de avance mensuales, las mismas que en su oportunidad fueron aprobadas por el Regulador de acuerdo a lo indicado en el Literal b. precedente.
- ii. El CONCESIONARIO adjuntará al Informe de Culminación del Hito de Obras un cuadro resumen acumulado de las valorizaciones mensuales aprobadas por el Regulador y que correspondan al Hito de Obras respectivo. Dichas valorizaciones mensuales deberán sumar el Hito de Obras que se está liquidando.
- iii. Posterior a la presentación del Informe de Culminación del Hito de Obras, el Regulador tendrá 10 Días para verificar la funcionalidad de Hito de Obras respectivo, para lo cual luego de dicha verificación se emitirá el Acta de terminación del Hito de Obras correspondiente.
- iv. Si el Regulador tuviera observaciones respecto del Informe de Culminación del Hito de Obras, deberá solicitar al CONCESIONARIO la subsanación de observaciones dentro del plazo de 10 Días antes indicado.
- v. El CONCESIONARIO deberá levantar las observaciones en el plazo que le otorgue el Regulador, plazo que tendrá relación con la magnitud de las observaciones.
- vi. Una vez levantadas las observaciones y remitidas al Regulador, éste contará con tres (3) Días Calendarios para aprobar las subsanaciones a



las observaciones efectuadas. No se podrán hacer nuevas observaciones a las efectuadas inicialmente.

- vii. Posteriormente, luego de levantadas las observaciones por parte del CONCESIONARIO y de verificada la funcionalidad del Hito de Obras, el Regulador podrá aprobar el Informe de Culminación de Hito de Obras.
- viii. El informe no será aprobado mientras no se haya emitido el Acta de terminación del Hito de Obras correspondiente.
- ix. La aprobación del informe del último Hito de Obras estará condicionada a la emisión del Acta de Conformidad de Operación.
- x. Para efectos de aceptación de ejecución de las Inversiones Obligatorias se seguirá el procedimiento indicado en las Cláusulas 6.65.
- xi. Con la aprobación del Informe de Culminación de un Hito de Obras, se procederá a la emisión del Certificado de Avance de Obra (CAO) correspondiente, en un plazo de cinco (05) días posteriores a la aprobación del informe de culminación de Hito de Obras. Por lo que, a cada Hito de Obras le corresponderá un Certificado de Avance de Obra (CAO).

d. Procedimiento para la emisión del Certificado de Avance de Obra – CAO, por parte de Regulador

Para la emisión de un CAO_Obras_Ti (donde Ti es un Tramo correspondiente), el Regulador deberá realizar el siguiente procedimiento:

- i. El CAO_Obras_Ti será expresado como un porcentaje de avance de las Inversiones Obligatorias para Obras del tramo que corresponda y será equivalente al porcentaje de avance que representa el Hito de Obras, que está certificando sobre el valor total de las Inversiones Obligatorias para Obras del tramo que corresponda.
- ii. Cada CAO_Obras_Ti emitido por el Regulador dará derecho de cobro al CONCESIONARIO a fracciones de las RPI_Obras_Ti, proporcionales a la misma, denominadas RPICAO_Obras_Ti. En consecuencia, una vez expedido cada CAO_Obras_Ti, el CONCEDENTE tendrá la obligación, irrevocable e incondicional de pagar al CONCESIONARIO, a través de Fideicomiso, los correspondientes RPICAO_Obras_Ti.

$$RPICAO_Obras_Ti_j = \%CAO_Obras_Ti_j \times RPI_Obras_Ti$$

Donde:

RPICAO_Obras_Ti: Derecho de Cobro parciales de la RPI-Obras del Tramo (Ti) correspondiente, asociado al "j" ésimo CAO.

i : Corresponde al Tramo en ejecución. Va de 1 al 2.

j : Corresponde al Hito de Obras en ejecución.

%CAO_Obras_Ti : Porcentaje de avance de las Inversiones Obligatorias en Obras de un tramo correspondiente, equivalente al porcentaje que representa el Hito de Obra que se certifica.



RPI_Obras_Ti : Es la Remuneración Por Inversiones en Obras que ha sido calculada para un plazo anual.

- iii. Cada CAO_Obras_Ti dará origen a sesenta (60) RPICAO_Obras_Ti trimestrales correspondiente al RPI_Obras. Cada RPICAO_Obras_Ti trimestrales es equivalente al 25% del RPICAO_Obras_Ti.
- iv. La suma de los CAO_Obras_Ti será igual al valor total de las Inversiones Obligatorias en Obras para un determinado Tramo. Del mismo modo, la suma de los RPICAO_Obras_Ti será igual al RPI_Obras_Ti.
- v. El pago del RPICAO_Obras_Ti trimestrales al CONCESIONARIO, se efectuará a través del Fideicomiso de Administración, cuyo procedimiento se describe en el Apéndice 2, del presente Anexo.
- vi. Las fechas de pago de los RPICAO_Obras_Ti serán las mismas que correspondan de acuerdo a lo indicado en el Apéndice 2, del presente Anexo.
- vii. La emisión del último CAO_Obras_Ti, correspondiente al último Hito de Obras, se encontrará sujeta a la aceptación por parte del CONCEDENTE de la totalidad de las Inversiones Obligatorias para Obras del Tramo correspondiente.

La Suspensión o interrupción del plazo de Vigencia de la Concesión, así como las demoras en la ejecución de las obligaciones contenidas en el Contrato de Concesión no constituyen eventos que habiliten al CONCEDENTE a interrumpir o suspender el pago del RPICAO_Obras_Ti representado en los CAO_Obras_Ti ya emitidos, en los plazos y procedimientos previstos en el Contrato de Concesión.

La Caducidad del Contrato de Concesión, por cualquier causa, no limitará, condicionará o afectará bajo ningún concepto la obligación de pago del CONCEDENTE de los RPICAO_Obras_Ti reconocida en los CAO_Obras_Ti que se hubieran emitido, así como las demás condiciones del Contrato necesarias para que dicho pago se realice, por lo que se mantendrán vigentes tanto el Fideicomiso de Administración como las disposiciones del Contrato y de sus Anexos que resulten aplicables a efectos de garantizar dicho pago.

Cada CAO_Obras_Ti deberá ser afectado por la fórmula polinómica de ajuste de precios de la construcción establecida en el EDI_Obras_Ti, a la fecha correspondiente de aprobación de cada uno de los mismos.

Cada CAO_Obras_Ti ajustado dará origen a un $\Delta CAO_Obras_Ti_j$, medido como porcentaje del CAO_Obras_Ti. Las expresiones de cálculo son las siguientes:

$$CAO_Obras_Ti_{ajustado} = CAO_Obras_Ti_j \times IAP_j$$

$$\Delta CAO_Obras_Ti_j = \frac{(CAO_Obras_Ti_j \text{ ajustado} - CAO_Obras_Ti_j)}{CAO_Obras_Ti_j}$$

Donde:

IAP Índice de Ajuste de Precios, cuyo valor (mayor o menor que 1) resulta de la aplicación de la fórmula polinómica de precios a la



fecha de actualización del CAO_Obras correspondiente. En caso los precios contenidos en la fórmula polinómica de precios no sufran variación alguna, el IAP será equivalente a 1. Si la variación de precios es positiva, el IAP será mayor que 1 (1 + Variación de Precios), y si la variación de precios es negativa, el IAP será menor que 1.

Los RPICAO_Obras_Ti serán ajustados proporcionalmente a la variación del CAO_Obras_Ti correspondiente, dando origen a una variación del RPICAO_Obras_Ti denominado $\Delta RPICAO_Obras_Ti$, con la siguiente expresión:

$$\Delta RPICAO_Obras_Ti_j = \Delta CAO_Obras_Ti_j \times RPICAO_Obras_Ti_j \times K$$

Por tanto:

$$RPICAO_Obra_Ti_ajustado = RPICAO_Obras_Ti + \Delta RPICAO_Obras_Ti_j$$

Para efectos de control de avance de las Inversiones Obligatorias en Obras será utilizado el CAO_Obras_Ti. Las Inversiones Obligatorias en Obras se darán por concluido cuando la sumatoria de todos los CAO_Obras_Ti sea equivalente al 100%. Los CAO_Obras_Ti ajustados podrán sumar más, o menos, del 100%, dependiendo del comportamiento de los índices de precios a lo largo del período de ejecución de las Inversiones Obligatorias. El efecto de las CAO_Obras_Ti ajustados es únicamente para la determinación de los RPICAO_Obras_Ti ajustados.

1.2. Retribución por Inversiones en Material Rodante (RPI_MR)

La RPI_MR es el pago del CONCEDENTE a favor del CONCESIONARIO a través del cual se reconocerá la inversión y/o manufactura del Material Rodante.

El derecho de pago de la RPI_MR se iniciará a más tardar a los veinte cuatro (24) meses contados desde la aprobación del Cierre Financiero o al Día siguiente de la suscripción del Acta de Aceptación de las Obras del Tramo 1, lo que ocurra primero.

La RPI_Obras será reconocida de acuerdo al siguiente procedimiento:

Procedimiento de valorización de los Hitos de Material Rodante

- A más tardar a los cuatro (4) meses transcurridos desde la aprobación por parte del CONCEDENTE y el Regulador del EDI_MR, el CONCESIONARIO presentará al Regulador los documentos que acrediten compra y/o manufactura, de las Inversiones Obligatorias en Material Rodante.
- Luego de suscrita el Acta de Aceptación de Material Rodante Adquirido y el Acta de Operación del Material Rodante Existente, el CONCESIONARIO deberá presentar al Regulador, la solicitud de reconocimiento del Hito de Material Rodante Adquirido o del Hito de Material Rodante Existente, según






- corresponda, con el debido sustento de especificaciones técnicas y valorización del mismo.
- c. A más tardar a los diez (10) Días de presentada la solicitud, el Regulador deberá emitir el Informe de Culminación del Hito de Provisión y remitirlo al CONCEDENTE, quien contará con cinco (05) Días para su aprobación y devolución al Regulador, ello en caso de no emitir observaciones durante el plazo antes indicado.
 - d. Dentro de dicho plazo, el Regulador deberá proceder conforme a lo siguiente: (i) aprobar o; (ii) solicitar al CONCESIONARIO la subsanación de observaciones.
 - e. En caso que el Regulador remita observaciones al Informe de Culminación del Hito de Provisión, el CONCESIONARIO deberá levantar las observaciones en el plazo que le otorgue el Regulador, plazo que tendrá relación con la magnitud de las observaciones.
 - f. Una vez levantadas las observaciones y remitidas al Regulador, éste contará con tres (3) Días Calendarios para aprobar las subsanaciones a las observaciones efectuadas. No se podrán hacer nuevas observaciones a las efectuadas inicialmente.
 - g. Con la presentación y aprobación del Informe de Culminación del Hito de Provisión por parte del CONCEDENTE, el Regulador, en un plazo de cinco (05) Días, procederá a dar inicio a la emisión del CAO-MR
 - h. El CAO_MRj es equivalente al 100% de las Inversiones Obligatorias para Material Rodante Adquirido y Material Rodante Existente, según corresponda, que se constituye como único Hito de Material Rodante para cada caso.

Derechos de cobro generados por el CAO_MRj a favor del CONCESIONARIO

El CAO_MRj, emitido por el Regulador, dará derecho de cobro al CONCESIONARIO al cobro de la RPI_MRj, a través de la RPICAO_MRj. En consecuencia, una vez expedido el CAO_MRj, el CONCEDENTE tendrá la obligación, irrevocable e incondicional de pagar al CONCESIONARIO, a través de Fideicomiso, los correspondientes RPICAO_MRj.

$$RPICAO_MRj = CAO_MRj \times RPI_MRj$$

Donde:

- | | | |
|---|-------------------|---|
|  | RPICAO_MRj | Derecho de Cobro de la RPI-MRj, que corresponde al CAO_MR del Material Rodante Adquirido o Material Rodante Existente, según corresponda. |
|  | CAO_MRj | Es equivalente al 100% de las Inversiones Obligatorias para Material Rodante Adquirido o Material Rodante Existente, según corresponda, el cual se constituye como único Hito de Material Rodante para cada caso. |
|  | RPI_MRj | Es la Remuneración Por Inversiones en Material Rodante Adquirido o Material Rodante Existente, según corresponda. Cifra calculada para un plazo anual. |

Cada CAO_MRj dará origen a cuarenta (40) RPICAO_MRj trimestrales correspondiente al RPI_MRj. Por lo que, la suma de los RPICAO_MRj será igual al RPI_MRj. Cada RPICAO_MRj trimestrales es equivalente al 25% del RPICAO_MRj.

El pago del RPICAO_MRj al CONCESIONARIO, se efectuará a través del Fideicomiso de Administración, cuyo procedimiento se describe en el Apéndice 2, del presente Anexo.

Las fechas de pago de los RPICAO_MRj serán las mismas que correspondan de acuerdo a lo indicado en el Apéndice 2, del presente Anexo.

La Suspensión o interrupción del plazo de Vigencia de la Concesión, así como las demoras en la ejecución de las obligaciones contenidas en el Contrato de Concesión no constituyen eventos que habiliten al CONCEDENTE a interrumpir o suspender el pago del RPICAO_MRj representado en el único CAO_MRj, si este ya fue emitido, en el plazo y procedimiento previstos en el Contrato de Concesión.

La Caducidad del Contrato de Concesión, por cualquier causa, no limitará, condicionará o afectará bajo ningún concepto la obligación de pago del CONCEDENTE de los RPICAO_MRj reconocidos en el único CAO_MRj si éste hubiese sido emitido, así como las demás condiciones del Contrato necesarias para que dicho pago se realice, por lo que se mantendrán vigentes tanto el Fideicomiso de Administración como las disposiciones del Contrato y de sus Anexos que resulten aplicables a efectos de garantizar dicho pago.

II. Sistema de Retribución por Mantenimiento y Operación

La Retribución por Mantenimiento y Operación (RPMO) es la remuneración del CONCEDENTE a favor del CONCESIONARIO a través del cual se reconocerá todos los costos de operación, reposición, conservación y mantenimiento de los Bienes de la Concesión, relacionados a la prestación de los Servicios Obligatorios durante la Explotación.

El CONCEDENTE se compromete a incluir en su presupuesto anual, los montos correspondientes a la RPMO, por todo el periodo de la Concesión.

2.1. Retribución por Mantenimiento y Operación (RPMO)

a. La RPMO será conforme a lo siguiente:

(i) La RPMO para la Etapa Transitoria asciende a US\$ _____ (____ y 00/100 Dólares) sin incluir IGV, y el mismo será pagado cada trimestre a partir del inicio de la Etapa Transitoria hasta antes del día anterior al inicio de la Etapa Integral.

(ii) La RPMO para la Etapa Integral asciende a US\$ _____ (____ y 00/100 Dólares) sin incluir IGV, y el mismo será pagado cada trimestre a partir del inicio de la Etapa Integral hasta el final del periodo de concesión.

b. El pago del RPMO será realizado a partir del Inicio de la Etapa Transitoria y durante la Etapa Integral.



- c. Para poder recibir el importe correspondiente a la RPMO, el CONCESIONARIO y el Operador deberán cumplir lo establecido en el Anexo 7 del presente Contrato.
- d. A los cinco (05) Días de culminado el trimestre, el CONCESIONARIO emitirá un informe de liquidación donde consignará la siguiente información:
 - i. Número de pasajeros y niveles de carga transportados por el Operador.
 - ii. Los Ingresos por Servicios Obligatorios que fueron obtenidos por el Operador y depositados en el Fideicomiso. Para ello la recaudación de la Tarifa de Servicios Obligatorios serán depositados diariamente en la Cuenta Operador por parte del Fiduciario a partir de la fecha de inicio de la Etapa Transitoria.
 - iii. Los Ingresos por Servicios de Uso de Vía obtenidos. Para ello, la recaudación de dichos ingresos serán depositados diariamente en la Cuenta Recaudadora por parte del CONCESIONARIO, a partir de la fecha de inicio de la Etapa Transitoria.
 - iv. Los Ingresos por Alquiler de Material Rodante obtenidos por el Concesionario. Para ello, la recaudación de dichos ingresos serán depositados diariamente en la Cuenta Recaudadora por parte del CONCESIONARIO, a partir de la fecha de inicio de la Etapa Transitoria.
 - v. La liquidación por concepto de gastos de operación que corresponde depositar al Operador
 - vi. La liquidación total por concepto de RPMO que corresponde al Concesionario.
- e. El informe antes indicado será remitido para aprobación del CONCEDENTE, con opinión favorable del Regulador, quien contará con un plazo no mayor a diez (10) Días para emitir su opinión favorable, la cual será remitida al CONCEDENTE, quien a su vez contará con cinco (05) Días, posteriores a la recepción de la opinión favorable del Regulador, para pronunciarse respecto a la liquidación trimestral del RPMO.
- f. De tener observaciones al informe de liquidación del RPMO, el CONCEDENTE o el Regulador deberá remitirlas en un plazo no mayor a diez (10) Días posteriores de la recepción del informe de liquidación antes indicado. Por su parte, el CONCESIONARIO deberá levantar las observaciones y volver a emitir el informe de liquidación corregido en un plazo máximo de diez (10) Días, a fin que el Regulador emita su opinión favorable, en un plazo no mayor a siete (07) Días y remitirlo al CONCEDENTE para su aprobación correspondiente.
- g. Una vez aprobado el informe de liquidación del RPMO, por parte del CONCEDENTE, se aplicará el procedimiento descrito en el Numeral XXX del Apéndice XXX.
- h. En caso el CONCEDENTE haya remitido al Regulador, con copia al CONCESIONARIO, un informe desfavorable respecto al cumplimiento de los Niveles de Servicio por parte del CONCESIONARIO y donde le correspondería pagar una penalidad; el Regulador deberá comunicar al Fideicomiso el importe que deberá descontar del siguiente pago de la RPMO al CONCESIONARIO por concepto o aplicación de dicha penalidad.
- i. Para efectos del primer y último trimestre calendario de la Explotación, la RPMO trimestral correspondiente será multiplicada por un factor que



represente la proporción del trimestre que opera la Concesión. Dicho factor será el resultado de dividir el número de días corridos en que opera la Concesión entre noventa (90).

j. La RPMO será reajustada anualmente de acuerdo a la siguiente fórmula:

$$RPMO_i = RPMO_0 \left(\frac{IPC_i}{IPC_0} \right)$$

Donde:

RPMO _i	Monto en Dólares, resultante de la aplicación de la fórmula. Este no incluye el Impuesto General a las Ventas y cualquier otro tributo aplicable.
RPMO ₀	Monto en Dólares, para la Etapa Transitoria o Etapa Integral, según corresponda.
IPC	Registro de este índice correspondiente al mes anterior al mes i.
IPC _i	Índice de Precios al Consumidor de Lima Metropolitana, publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI).
IPC ₀	Índice base registrado en el mes que tuvo lugar la adjudicación.

En consecuencia, el nuevo monto será considerado para efectos de desembolsos del Fideicomiso de Administración. Asimismo, es preciso indicar que la fórmula polinómica antes indicada no será materia de modificación.



**ANEXO 5
RÉGIMEN FINANCIERO**

APENDICE 4

MODELO DE CAO_OBRAS

**CERTIFICADO DE AVANCE DE OBRAS (CAO_Obras)
CAO_Obras_Ti N° *******

Contrato de Concesión para el Proyecto "Rehabilitación Integral del Ferrocarril Huancayo – Huancavelica"

El presente Certificado de Avance de CAO_Obras_Ti (CAO_Obras_Ti) se emite de conformidad con lo establecido en el Apéndice 4 del Anexo 5 del Contrato de Concesión para el Proyecto "Rehabilitación Integral del Ferrocarril Huancayo – Huancavelica", suscrito con fecha _____, entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (EL CONCEDENTE) y la empresa(EL CONCESIONARIO).

Certificación de Avance de Obras

El Regulador certifica que el CONCESIONARIO ha cumplido con la ejecución del Hito de Obra de acuerdo a lo programado en los EDI_Obras_Ti presentados por el CONCESIONARIO y aprobados por el CONCEDENTE.

Porcentaje que representa el Hito de Obras, respecto del presupuesto contemplado en los

EDI_Obras_Ti:	...%
Variación del CAO_Obras_Ti (Δ CAO_Obras_Ti)	...%
CAO_Obras_Ti ajustado	...%

Emitido en Lima a los *** días del mes de *** de ***



EL REGULADOR

**ANEXO 5
RÉGIMEN FINANCIERO**

**APENDICE 5
MODELO DE CAO_MR**

**CERTIFICADO DE AVANCE DE MATERIAL RODANTE (CAO_MR)
CAO_MR N° *******

Contrato de Concesión para el Proyecto "Rehabilitación Integral del Ferrocarril Huancayo – Huancavelica"

El presente Certificado de Avance de Obra en Material Rodante (CAO_MR) se emite de conformidad con lo establecido en el Apéndice 4 del Anexo 5 del Contrato de Concesión para el Proyecto "Rehabilitación Integral del Ferrocarril Huancayo – Huancavelica", suscrito con fecha _____, entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (EL CONCEDENTE) y la empresa(EL CONCESIONARIO).

Certificación de Avance de Obras

El Regulador certifica que el CONCESIONARIO ha cumplido con la ejecución del Hito de Material Rodante de acuerdo a lo programado en los EDI_MR presentados por el CONCESIONARIO y aprobados por el CONCEDENTE.

Asimismo, el Regulador ha verificado la emisión del Acta de Conformidad de Operación, por lo que certifica que la emisión del presente CAO representa la culminación del único Hito de Material Rodante.

Porcentaje que representa el Hito, respecto del presupuesto contemplado en los

EDI_MR:	...%
Variación del CAO_MR (Δ CAO_MR)	...%

Emitido en Lima a los *** días del mes de *** de ***





ANEXO 6
ESPECIFICACIONES TÉCNICAS BÁSICAS

ANEXO 6 ESPECIFICACIONES TÉCNICAS BÁSICAS

6.1. INTRODUCCIÓN

El presente anexo tiene por objeto describir los requerimientos técnicos mínimos para la ejecución de las Obras y su equipamiento, así como la provisión de Material Rodante del Proyecto, que deberán ser cumplidos por el CONCESIONARIO en la elaboración de los EDI y en la ejecución de las Inversiones Obligatorias, que permitan brindar los Servicios de Transporte Ferroviario (para pasajeros y mercancías) de una manera eficiente, confiable, segura, cumpliendo los Niveles de Servicio descritos en el Anexo 7 del presente Contrato, durante el plazo de la Concesión.

Sin perjuicio de la ejecución de las Inversiones Obligatorias, el CONCESIONARIO deberá realizar a su costo aquellas inversiones que resulten necesarias para cumplir con los Niveles de Servicio señalados en el Anexo 7 del presente Contrato.

El Proyecto consiste en la rehabilitación de la Infraestructura Ferroviaria y de la provisión de Material Rodante para el Ferrocarril Huancayo – Huancavelica; y comprenderá como mínimo, las siguientes intervenciones¹:

1. Rehabilitación de la Infraestructura Ferroviaria a lo largo de la Vía Férrea (aproximadamente 128.7 kilómetros), con las siguientes premisas:
 - Carga mínima por eje: 15 toneladas
 - Rieles: rieles con patín de 5 pulgadas de 80 lb/yd ASCE o de mayor peso, de primer uso
 - Cambiavías: compatibles con la sección de riel de la vía principal
 - Durmientes: uniformización a los de concreto pretensado con fijación elástica, de similares características a los actualmente instalados
 - Balasto: piedra granítica triturada en toda la vía, espesor según cálculo para la carga por eje de diseño
2. Implementación de defensas ribereñas y protección de taludes a lo largo del trazado, con la finalidad de proteger la Vía Férrea.
3. Mejoramiento de las condiciones de confort de los pasajeros en las instalaciones de las 7 estaciones y los 20 paraderos.
4. Renovación de los 15 puentes ferroviarios.
5. Reforzamiento de la infraestructura de los 38 Túneles.
6. Rehabilitación e implementación de las obras de drenaje necesarias; siendo éstas: alcantarillas, cunetas, drenes, entre otras.
7. Implementación del Puesto de Control de Operaciones (PCO).
8. Rehabilitación e implementación del Sistema de Señalización, Telecomunicaciones y Señalética.
9. Adquisición y/o reconstrucción de Material Rodante.
10. Implementación del Sistema de Boletería y de Control de Pasajeros.
11. Acondicionamiento del Patio Taller de Chilca y del Patio Huancavelica, incluyendo la construcción de la infraestructura y adquisición y/o reparación de equipos y maquinarias para las labores de mantenimiento y reparación, así como la implementación de las vías necesarias para su funcionamiento.



¹ Se precisa que las intervenciones señaladas marcan la línea de base de las mismas, pudiendo el CONCESIONARIO implementar intervenciones que logren características técnicas superiores a las pautadas en el presente Anexo.

12. Implementación de los desvíos, para el cruzamiento de trenes, que sean necesarios para permitir la circulación de los trenes de acuerdo a lo señalado en el Anexo 7.
13. Implementación de las instalaciones auxiliares requeridas para la operación y servicios previstos. (tornamesas en Mariscal Cáceres y Huancavelica)

Las intervenciones enumeradas, no son limitativas, por lo que es responsabilidad del CONCESIONARIO su implementación en detalles, calidad y cantidad suficientes para alcanzar los niveles de servicio pautados en el Anexo 7, lo que deberá ser desarrollado en los EDI correspondientes.

Cabe precisar que el diseño, construcción/ rehabilitación, reconstrucción así como la , Explotación es responsabilidad del CONCESIONARIO, por lo que las aprobaciones directas o indirectas por parte del CONCEDENTE y otras entidades no lo relevan de dicha responsabilidad.

Posibilidad de formular optimizaciones para el Proyecto.-

El CONCESIONARIO podrá proponer, entre otras, las siguientes optimizaciones en el diseño del Proyecto en los respectivos EDI y durante la operación, siempre y cuando éstas produzcan economías de escala para él sino también beneficios para el CONCEDENTE.

- Referido a las Obras.-

- (i) Alineamiento geométrico del trazado en planta y perfil para obtener las mejores ventajas económicas en la Explotación, respetando los ejes donde se ubican las estaciones, paraderos y patios – taller.
- (ii) Ampliación de la capacidad de la Infraestructura Ferroviaria (desvíos, ramales de operación, entre otros).
- (iii) Incremento de la capacidad portante (carga por eje) de la subestructura y superestructura ferroviaria
- (iv) Colocación de una fijación elástica anti-vandalismo.
- (v) Ampliación del gálibo estructural de los túneles para permitir la circulación del material rodante y equipos ferroviarios de mayor gálibo.
- (vi) Disposición de uso de las áreas disponibles, como alquiler de espacios para desarrollo comercial.

- Referido al Modelo de Explotación en la Etapa Integral.-

- (vii) Proponer una velocidad comercial superior a la del Proyecto Referencial, como resultado de las optimizaciones de diseño logradas en los EDI de Obras y de Material Rodante.
- (viii) Proponer el incremento de la capacidad de arrastre de las locomotoras.



Aprovechamiento de los materiales retirados del Proyecto.-

El CONCESIONARIO podrá hacer uso de los materiales de segundo uso (durmientes, rieles, elementos de fijación y sujeción, entre otros) para i) fines constructivos, y/o ii) ampliar la capacidad de la Infraestructura Ferroviaria y/o iii) mejorar las circulaciones operacionales del Proyecto. La autorización para el uso de dichos materiales deberá ser aprobada por el CONCEDENTE.



6.2. TRAMOS PARA LA EJECUCIÓN DE OBRAS

El plan de actividades para la ejecución de Obras obligatoriamente deberá contemplar dos (2) tramos, que serán ejecutados respetando el siguiente orden de prelación:

TRAMO	VIA FERREA			PUENTES			TUNELES		ESTACIONES		PARADEROS	
	PK INICIAL	PK FINAL	VIA (Km)	NOMBRE	N°	Long. (m)	N°	Long. (m)	NOMBRE	N°	NOMBRE	N°
1	0+250	78+000	77.80	Chanchas, Acostambo, Tambillo	3	250	11	728.45	Chilca, Manuel Telleria, Izcuchaca y Mariscal Cáceres	4	Huayucachi, Viquez, Pacchasoccos, Chanca Retama, Ingahuasi, Huansca, Parco Pilchaca, Cuenca, Aguas Calientes y Larmenta	12
2	78+000	128+700	50.7	Chinche, Ichu N°1, Habeschacra, Acoria, Ichu N°2, Ambato, Ambalito, Yauli Chico, Matipacana, Condorsenja, Pomachaca, Huaylacucho	12	198	27	1801.5	Acoria, Yauli y Huancavelica	3	Pailcahuayco, Chunca Ccocha, Huayas, Silva, Troya, Paracancha Pomacoria	8
		TOTAL:	128.50		15	448	38	2529.95		7		20

Durante la ejecución de las Inversiones Obligatorias, el CONCESIONARIO garantizará la prestación de los Servicios Obligatorios, conforme a lo descrito en el Apéndice 3 del Anexo 7.

6.3. EXIGENCIAS BÁSICAS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE

La configuración del Material Rodante para la Etapa Integral, será como mínimo la siguiente:

Tipo de Material Rodante	Composición Inicial						Composición Final						
	N° Locomotoras	N° Coches	N° Pasajeros	N° Bodegas	Capacidad Carga Neta por Bodega (T)	Capacidad Carga Bruta máxima por Bodega (T)	Año de la Concesión (referencial)	N° Locomotoras	N° Coches	N° Pasajeros	N° Bodegas	Capacidad Carga Neta por Bodega (T)	Capacidad Carga Bruta máxima por Bodega (T)
DMU	0	3	175	0	-	-	Año 20	0	4	230	0	-	-
Tren de pasajeros	1	3	240	0	-	-	Año 16	1	4	320	0	-	-
Trenes mixtos	1	2	160	3	40	60		1	2	160	3	40	60



6.4. REQUISITOS DEL SISTEMA FERROVIARIO Y DEL MATERIAL RODANTE

6.4.1. Del Material Rodante.-

1. El Material Rodante que el CONCESIONARIO use durante la vigencia de la Concesión deberá cumplir, como mínimo, con las especificaciones técnicas que

estipula el Reglamento Nacional de Ferrocarriles aprobado por Decreto Supremo N° 032-2005-MTC y sus modificatorias, las normas de la Association of American Railroads (AAR), o las normas de la Union Internationale des Chemins de Fer (UIC), según corresponda, así como los estándares mínimos de seguridad de la Federal Railroad Association.

2. Asimismo, deberá contar con las características necesarias y suficientes para operar sin dificultad en la vía férrea del Ferrocarril Huancayo - Huancavelica, bajo las siguientes condiciones:

- Altura de operación: Por encima de los tres mil metros sobre el nivel del mar (3,000 msnm)
- Vía férrea con radio mínimo de 70 m, y pendiente máxima de 3.5%.
- Dimensiones del Material Rodante, acorde con los radios mínimos de las curvas y el gálibo mínimo de los túneles y estructuras localizadas a lo largo de la Vía Férrea.
- Carga permisible en los puentes: Cooper E-80
- Carga máxima en la vía: 15 toneladas por eje.

6.4.2. Requisitos del Proyecto

Deberán ser utilizados en el Proyecto, componentes probados y confiables, los cuales, presentarán las siguientes características fundamentales:

- Modularidad de los componentes

En todo el Sistema deberán utilizarse componentes estandarizados para permitir una posible activación futura de tramos funcionales, garantizando de esta forma la posibilidad de crecimiento (en términos de capacidad del sistema y extensiones).

- Accesibilidad y fácil mantenimiento

Todos los componentes del Sistema deberán ser accesibles para las pruebas de funcionamiento o para su sustitución, sin tener la necesidad de intervenir sobre un número excesivo de otros componentes.

Se deberá prever desde el diseño que cada equipo, sistema y componente instalado en la Infraestructura Ferroviaria y Material Rodante esté dispuesto de tal manera que facilite y permita la correcta intervención del personal encargado, teniendo en cuenta el tamaño de las herramientas requeridas, el espacio de trabajo necesario para el personal (una o más personas previstas), las reglas de seguridad y la necesidad de la iluminación localizada que fuere necesaria.

El mantenimiento rutinario, incluso las revisiones, recambios y reparaciones, no deberán requerir tiempos, esfuerzos o conocimientos más allá del límite que se considera aceptable para el sector del transporte público.

- Vida útil de los equipos y mantenimiento en el tiempo

El Sistema debe ser de fácil mantenimiento y con una vida útil extendida, de modo que la prestación del servicio se garantice durante el Plazo de la Concesión, con materiales idénticos o equivalentes a los originales, previendo también la incorporación de las actualizaciones tecnológicas necesarias o la sustitución integral de los subsistemas.

- Eficiencia y confiabilidad

Con la finalidad de reducir la probabilidad de fallas del Sistema y el impacto al Servicio de Transporte Ferroviario, el Proyecto deberá considerar todos los aspectos de confiabilidad y capacidad de intercambio, previniendo en particular:

- a) uso de componentes de confiabilidad comprobada
- b) minimizar el número de Emergencias Ferroviarias que puedan interrumpir el servicio;
- c) capacidad del Sistema de continuar el servicio en presencia de Emergencias Ferroviarias.

6.4.3. Requisitos funcionales

6.4.3.1. Flexibilidad en operación

El Sistema debe responder al cambio del flujo de pasajeros y mercancías que pueden estar vinculados a hechos concretos y puntuales, como es el caso de días festivos, de ferias, entre otros.

6.4.3.2. Puesto de Control de Operaciones (PCO)

Una vez alcanzada la Etapa Integral, la gestión y Explotación del Proyecto se centraliza en la operación del Puesto de control de Operaciones, que deberá ubicarse en el Patio – Taller Chilca, contando con el equipamiento y personal necesario para realizar estas funciones.

El Sistema debe ser proyectado y ejecutado de modo que pueda ser gestionado de manera remota por el PCO, sea en condiciones normales de operación o sea en situaciones imprevistas debido a fallas o anomalías.

En particular, el PCO debe ser capaz de realizar las siguientes operaciones:

- Indicar las variaciones en el horario teórico.
- Indicar y regular la marcha de los Trenes, enviándolos donde sea deseado.
- Ingresar Trenes adicionales en la vía.
- Extraer Trenes de la vía.
- Reanudar las circulaciones de Trenes después de eventuales interrupciones.
- Gestionar la reconfiguración del Sistema (p.e.: por limitación en la circulación de un tramo, evitar la parada en alguna estación o paradero por eventos exógenos, otros).
- Gestionar los imprevistos asociados a las operaciones del Sistema.
- Gestionar las Emergencias Ferroviarias.
- Controlar de manera remota las estaciones, paraderos y Trenes.



6.4.3.3. Recuperación de un Tren con falla en vía

En caso de avería de un Tren en la vía, normalmente será posible, para la mayoría de los casos, manejar la anomalía desde el PCO, a fin de reconfigurar el Sistema, manteniendo al mismo tiempo los niveles necesarios de seguridad, para permitir la continuación de la marcha, aunque de manera degradada (por ejemplo, para llevar el tren a una vía secundaria o al depósito, después de dejar a los pasajeros en la primera estación disponible).

6.4.3.4. Seguridad



La seguridad del Sistema debe ser un objetivo principal desde la fase de diseño del Proyecto, y debe tener en cuenta:

- seguridad de la circulación;
- seguridad de los pasajeros (también fuera de los trenes);
- seguridad del personal;
- seguridad de todos aquellos que puedan tener alguna interacción con el Sistema, aunque fuere de vez en cuando.

6.5. ESTUDIOS DEFINITIVOS DE INGENIERÍA (EDI)

6.5.1. Generalidades

El CONCESIONARIO será totalmente responsable por el diseño del Proyecto y todo lo inherente a éste. Una vez aprobados los EDI, el CONCESIONARIO asume todos los riesgos asociados a su ejecución, garantizando que el diseño de todas las Obras y la provisión de Material Rodante se lleven a cabo de acuerdo a los estándares de las normas internacionales de calidad y seguridad, que cumplan con los requisitos de rendimiento necesarios.

El CONCESIONARIO se obliga a que la ejecución de las Obras y la provisión de Material Rodante se lleven a cabo de conformidad y coherencia con los EDI aprobados, y que estos documentos serán preparados de acuerdo con el presente Contrato y sus Anexos, las Buenas Prácticas de Ingeniería y Construcción, las normas y los reglamentos especificados.

Para la elaboración de los EDI, el CONCESIONARIO deberá realizar todos los estudios, investigaciones y encuestas, que sean necesarios para una definición completa y precisa de las Inversiones Obligatorias que garantice el diseño, compatibilidad y la ejecución de las mismas.

El CONCESIONARIO será responsable de:

- Formular los informes técnicos y cálculos, especificaciones, planos, manuales y cualquier otra información que cumpla con los requisitos y especificaciones señaladas en el presente Contrato y sus Anexos.
- Garantizar la integridad, nivel de detalle y la coherencia de la documentación del Proyecto sean suficientes para llevar a cabo los trabajos, de acuerdo a los estándares requeridos.
- Obtener la aprobación de toda la documentación del Proyecto por las autoridades pertinentes; por lo tanto el CONCESIONARIO deberá coordinar con todas las Autoridades y Organismos Públicos y Privados relacionados con el Proyecto y será responsable de obtener todas las aprobaciones necesarias para los EDI.
- Brindar acceso a la documentación del Proyecto en cualquier momento del desarrollo del diseño y al nivel de finalización de los documentos a la Supervisión de Obra o cualquier otro representante del CONCEDENTE debidamente acreditado.
- Brindar información permanente al Regulador y al CONCEDENTE acerca del desarrollo de los EDI.
- Desarrollar la investigación suficiente e identificación de las limitaciones que puedan tener un impacto en el Proyecto, haciendo notar que el costo de estas actividades y las que se deriven de las mismas está incluido y pagado en el precio del Contrato.



- G. Garantizar la dedicación del equipo técnico a la elaboración de los EDI, asegurando que esté constituido por profesionales calificados y con el nivel de experiencia y habilidades requeridas.
- H. Brindar la información adicional o complementaria sobre los EDI requerida por el Regulador y/o el CONCEDENTE.

6.5.2. Pautas para el desarrollo de los EDI

6.5.2.1. Control del Diseño

El CONCESIONARIO deberá establecer y mantener procedimientos para el control y verificación del diseño, a fin de asegurar que los requerimientos especificados se tengan en cuenta y se incluyan correctamente en los planos, informes, en la información para detalles de fabricación, en los Protocolos de Pruebas e inspecciones y en las hojas de cálculo.

Con la finalidad de lograr este objetivo, el CONCESIONARIO deberá asegurar la:

- Correcta interface organizacional y técnica, para la transmisión de la información
- Verificación de datos de entrada para el diseño
- Verificación de datos de salida del diseño
- Verificación de diseño en relación al cumplimiento de los estándares requeridos.

6.5.2.2. Planeamiento del diseño y asignación de actividades

El CONCESIONARIO deberá elaborar programas en los que se identifique la responsabilidad para cada actividad de diseño y su desarrollo, describiendo y relacionando estas actividades; y debiendo actualizarse de acuerdo con el avance de los diseños. Las actividades de diseño y de verificación deberán ser planeadas y asignadas a personal calificado y provisto con los recursos adecuados.

Para lograr este objetivo el CONCESIONARIO debe manejar un cronograma con el plazo de cada actividad, el nexo funcional entre las diferentes actividades de diseño y la fecha de entrega de cada documento. El cronograma estará acompañado de un informe que explique las opciones tomadas y podrá ser requerido por el Regulador para verificar el avance de los EDI.

6.5.2.3. Trazabilidad de los EDI

El CONCESIONARIO deberá registrar todas las modificaciones al diseño, las mismas que deberán ser aprobadas por el Regulador, para asegurarse de que cumplan totalmente con lo requerido en los planos y las especificaciones; además, deberá identificar, controlar y documentar las desviaciones y omisiones de los documentos de diseño y las adiciones o cambios a los mismos.

El CONCESIONARIO deberá establecer y mantener procedimientos para la identificación, documentación, revisión y aprobación de todos los cambios y modificaciones.

6.5.3. Contenido de los EDI

Los EDI deberán ser consistentes con las Especificaciones Técnicas Básicas del presente Anexo 6 y complementadas por las especificaciones adicionales que fueren presentadas por el CONCESIONARIO, e incluirán como mínimo lo siguiente:



Para los EDI de Obras.-

- Resumen Ejecutivo
- Memoria descriptiva
- Estudios básicos de ingeniería (topografía, suelos, canteras y fuentes de agua, hidrología y drenaje, geología y geotecnia, entre otros)
- Diseños a nivel de Ingeniería de Detalle y Memorias de cálculo
- Planilla de Metrados
- Presupuesto
- Presupuesto Resumen
- Presupuesto detallado por partidas
- Análisis de precios unitarios por partida
- Listado de insumos (mano de obra, materiales, equipos y herramientas), que incluya cantidades y costos
- Fórmula Polinómica
- Especificaciones Técnicas detalladas (por cada partida del presupuesto)
- Definición
- Procedimiento constructivo
- Materiales y Equipos a utilizar
- Unidad de medida
- Protocolo de control de calidad de los materiales
- Protocolo de control de calidad de la ejecución de la Partida
- Diagrama Gantt que muestre la ruta crítica de la ejecución y Diagrama PERT-CPM
- Planos del Proyecto.
- Plan de Operación y Mantenimiento
- Plan de Calidad
- Plan de Seguridad
- Plan de Gestión Ambiental
- Plan de Monitoreo Arqueológico
- Expedientes técnico – legales de adquisiciones de predios
- Estudio detallado de riesgos durante la operación y la mitigación de los mismos

Para el EDI de Material Rodante Adquirido.-

- Resumen Ejecutivo
- Memoria descriptiva
- Estudio de compatibilidad de la interface Rueda - Riel
- Criterios y parámetros para la definición del Material Rodante. El diseño tendrá como objetivo facilitar al máximo las operaciones de mantenimiento y la modularidad de los componentes.
- Memoria de Cálculo, consideraciones mínimas:
- Informe del estudio del galibo estático y dinámico del tren con relación a la infraestructura.
- Definición de parámetros de colisión (crashworthiness)
- Capacidad de frenado (neumático, reostático y eléctrico)
- Acoplamiento mecánico entre trenes
- Capacidad de tracción efectiva
- Diseño y composición de los bogies
- Mecanismos de limpia parabrisas
- Suspensión y amortiguación primaria
- Estudio detallado de riesgos operacionales y mitigación
- Eficiencia energética y minimización de impactos al medio ambiente



En el caso de coches de pasajeros y DMUs, además de lo señalado, se debe incorporar:

- Capacidad de transporte de pasajeros incluyendo pasajeros de movilidad reducida (PMR)
- Diseño interior incluyendo servicios higiénicos y espacios para equipaje. La instalación y disposición de los asientos deberán optimizar la capacidad, la comodidad y el tiempo de entrada y salida de los usuarios.
- Iluminación exterior e interior
- Suspensión y amortiguación secundaria
- Sistema HVAC
- Sistema de información al pasajero
- Señalética y equipamiento para la evacuación de emergencia
- Definición del Material Rodante a adquirir
- Especificaciones Técnicas por tipo de Material Rodante
- Protocolo de control de calidad
- Protocolo de mantenimiento
- Presupuesto
- Presupuesto Resumen
- Presupuesto detallado por tipo de Material Rodante
- Documentos de cotización del Material Rodante
- Cronograma de actividades desde la adquisición hasta el inicio de las pruebas de puesta en marcha
- Plan de adquisición de Material Rodante
- Plan de Operación y Mantenimiento
- Plan de Calidad
- Plan de Seguridad
- Plan de Capacitación para el personal operativo y de mantenimiento
- Estudio detallado de riesgos durante la operación y la mitigación de los mismos

En relación a las Fórmulas Polinómicas, éstas sólo se considerarán en los EDI de Obras (EDI del Tramo 1 y EDI del Tramo 2), y los componentes mínimos que deben considerar serán:

- por mano de obra
- por materiales de construcción
- por costos de equipos
- por gastos generales

6.5.4. Requerimientos de la presentación de los EDI

Los plazos para la presentación de los EDI se efectuarán conforme a lo señalado en la cláusula 6.10 del Contrato, siendo responsabilidad del CONCESIONARIO que dicha presentación se encuentre completa y ordenada conforme a un índice general para todo el Proyecto, redactado en idioma español, con toda la información necesaria para facilitar su comprensión y revisión.

El CONCESIONARIO utilizará los siguientes softwares, en su última versión, para la elaboración de los EDI:

- Microsoft Office (Outlook, Word, Excel, Access, PowerPoint, Project, etc.)
- Autocad
- Adobe Acrobat
- Otros requeridos

En la versión final de los EDI, todos los documentos deberán entregarse en tres (3) originales firmadas y foliadas, con sello del profesional responsable y del Representante



Legal, y tres (3) copias de archivos electrónicos en discos compactos (CD) en formatos originales.

El CONCESIONARIO será responsable por la elaboración de más copias firmadas y con sello profesional colegiado, en caso sean requeridas para aprobación de los entes públicos.

Los documentos que requieran fotografías, figuras o esquemas gráficos deben ser parte integrante del texto y no archivos diferentes que requieran ser integrados.

Los archivos en formato digital deberán ser divididos entre dos principales formatos: Editables y No Editables.

Los editables serán presentados en el formato original de producción del archivo. Los No Editables serán presentados en formato PDF y listos para su impresión de la misma forma que el archivo Editable.

Los nombres de los archivos grabados deberán tener el mismo nombre que el que se asigne al Título del plano y/o documentos para ser individualizados de manera rápida y sin complicaciones. Cada vez que se cambie el archivo deberá ser actualizado el carácter que identifica de forma única la revisión. No pueden existir dos archivos diferentes con el mismo nombre.

Los archivos de texto estarán en idioma español, excepto que sean normas o leyes originales en otro idioma, y en Word.

Todos los documentos serán entregados por vía oficial mediante carta con listado anexo y en formato digital según lo especificado anteriormente, asimismo será necesario que esté completamente foliado, incluidos los separadores e índices.

Se puede adelantar entregas no oficiales en forma digital por medio de internet o FTP u otro medio informático. Ninguna entrega puede ser solamente en forma digital sin respaldo en físico y en papel.

6.5.5. Procedimiento de Aprobación de los EDI

El CONCESIONARIO deberá tener en cuenta que el proceso de revisión y aprobación de los EDI conlleva la probabilidad de que el Regulador y/o el CONCEDENTE necesiten documentos técnicos adicionales, por lo que debe tener la solvencia técnica para la elaboración de dichos documentos.

Los trabajos no podrán realizarse sin haber recibido una calificación que le permita proceder como se indica a continuación. Una copia de las presentaciones una vez analizada y verificada se devolverá al CONCESIONARIO con alguna de las siguientes inscripciones:

1. "APROBADO PARA CONSTRUCCIÓN" para el caso de Obras
ó "APROBADO PARA ADQUISICIÓN" para el caso de Material Rodante
Significa que el CONCESIONARIO puede proceder a la ejecución de los trabajos o la adquisición del Material Rodante según corresponda.

2. "APROBADO CON COMENTARIOS - PROCEDER Y PRESENTAR NUEVAMENTE"
Significa que el CONCESIONARIO podrá proceder con la condición de que acepta sin cargo al Regulador lo indicado en los comentarios y que volverá a presentar la



documentación en un plazo cinco (5) días para recibir la calificación "APROBADO PARA CONSTRUCCIÓN" ó "APROBADO PARA ADQUISICIÓN".

3. "REVISADO CON OBSERVACIONES: CORREGIR Y PRESENTAR NUEVAMENTE" Significa que el CONCESIONARIO volverá a presentar la documentación corregida en un plazo de tres (3) días, la presentación se hará con explicaciones y/o sustentaciones, pero bajo ningún concepto el CONCESIONARIO podrá proceder con la ejecución. Toda corrección indicada en un documento deberá considerarse como una corrección necesaria para cumplir con los requisitos del presente Contrato y sus Anexos.

4. "RECHAZADO"

Cuando el contenido de la presentación no corresponda a los requisitos descritos en el párrafo anterior, la misma será devuelta al CONCESIONARIO con la inscripción "RECHAZADO", con un plazo máximo de cinco (5) días para volver a presentar la documentación completa, corregida según corresponda.

La revisión y aprobación de las presentaciones por parte del Regulador y del CONCEDENTE, respectivamente, no liberará al CONCESIONARIO de su responsabilidad en el caso de que se detecten a posteriori errores u omisiones en las mismas.

La revisión y aprobación efectuada por el Regulador y del CONCEDENTE, respectivamente, no liberará de la responsabilidad al CONCESIONARIO en caso de que existan divergencias entre los documentos

La revisión y aprobación por el Regulador y del CONCEDENTE, respectivamente, no liberará de la responsabilidad al CONCESIONARIO por los errores que pudiera haber cometido este último y que no se hubieran advertido.

La responsabilidad ante el Regulador y del CONCEDENTE, respectivamente, por cualquier perjuicio que pudiera derivarse de un deficiente cálculo estructural será asumida por el CONCESIONARIO.

El CONCESIONARIO guardará una copia aprobada de cada documento en el sitio de las Obras.

6.6. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS BÁSICAS

A continuación, se describen las tareas mínimas, actividades o partidas que el CONCESIONARIO deberá de implementar en los EDI y la ejecución de las Obras y provisión de Material Rodante contempladas para el Proyecto, siendo de carácter referencial.

Se precisa que las actividades señaladas, en la presente sección, marcan la línea de base de las actividades que el CONCESIONARIO debe implementar para garantizar el cumplimiento de los Niveles de Servicio del Proyecto pautados en el Anexo 7.

El CONCESIONARIO podrá plantear el uso de materiales similares o de mejores condiciones técnicas a los propuestos, o el empleo de procedimientos que garanticen mejores resultados y menor impacto al medio ambiente; debiendo el Regulador emitir opinión previa sobre lo propuesto, y someterlo a aprobación del CONCEDENTE.

Al tratarse de Especificaciones Técnicas Básicas, éstas no señalan:

- Los insumos (mano de obra, materiales, equipos y herramientas) requeridos para la ejecución de las partidas o actividades



- Las instalaciones auxiliares² que el CONCESIONARIO requerirá para la ejecución de las Obras, y que deberán guardar las condiciones de seguridad y salubridad correspondientes.
- Los transportes de personal a pie de obra o frentes de trabajo.

Lo cual será desarrollado en detalle por el CONCESIONARIO en la elaboración de los EDI correspondientes.

En algunas de las Especificaciones Técnicas Básicas de las partidas consideradas para el Proyecto, se están referenciando éstas al *Manual de Carreteras – Especificaciones Técnicas Generales para Construcción EG-2013* (en adelante Manual EG-2013) del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, debido a que se trata de actividades comunes entre proyectos ferroviarios y carreteros.

Para los fines del presente anexo, los códigos asignados a cada actividad, corresponden a la codificación de partidas del Proyecto Referencial.

A. OBRAS CIVILES Y EQUIPAMIENTOS

A.1. Trabajos Preliminares

201. C LIMPIEZA Y DESBROCE DE MALEZA

a) Definición de la Partida

Eliminación de restos vegetales existentes en la plataforma ferroviaria y en los taludes de la vía.

b) Descripción de la Partida

Comprende el retiro de los restos vegetales existentes dentro del área de la plataforma ferroviaria y en los taludes de la vía férrea.

c) Controles

Se controlará que los trabajos de retiro y desbroce se realicen adecuadamente pudiendo rechazar los trabajos que no se encuentren bien realizados a criterio del Regulador.

Asimismo se verificará que el CONCESIONARIO coloque la señalización o demarcado necesario en las zonas de trabajo, verificando siempre que no se presente algún tipo de peligro para las personas involucradas en el trabajo en el momento de la ejecución del mismo.

1) Controles técnicos

Una vez completada la limpieza y eliminación de los restos vegetales existentes, el Regulador deberá verificar de manera conjunta con el CONCESIONARIO las zonas en



Son las construcciones necesarias para instalar la infraestructura que permita albergar a los trabajadores, insumos, maquinaria, equipos y otros, que incluye la carga, descarga, transporte de ida y vuelta, manipuleo y almacenamiento, permisos, seguros y otros. En los EDI correspondientes, el Proyecto debe incluir todos los diseños que estén de acuerdo con estas especificaciones y con el Reglamento Nacional de Edificaciones vigente del Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento.

La ubicación del campamento y otras instalaciones auxiliares será propuesta por el CONCESIONARIO y aprobada por la Regulador, previa verificación que dicha ubicación cumpla con los requerimientos del Plan de Manejo Ambiental, salubridad, abastecimiento de agua, tratamiento de residuos y desagües.

La evaluación de estos trabajos se efectuará de acuerdo a lo indicado en la Subsección 04.11 del Manual EG-2013.

las que se ha realizado dicha limpieza y desbroce a fin de cuantificar las áreas correspondientes.

El topógrafo verificará permanentemente que la limpieza y desbroce se ajuste en lo posible a los perfiles finales determinados en el proyecto.

2) Controles de ejecución

El Regulador verificará la correcta ejecución de las labores de limpieza y desbroce de los restos vegetales.

3) Controles de calidad geométricos

Mediante control topográfico se comprobará la ejecución de los trabajos según el proyecto.

d) Aceptación de los trabajos

El Regulador establecerá los criterios de aceptación de los trabajos en base a criterios técnicos, de ejecución y geométricos.

4) Basados en el control técnico

Una vez verificado que los trabajos de limpieza y desbroce se han ejecutado mediante medios mecánicos, se podrán dar como técnicamente aprobados por el Regulador.

5) Basados en la ejecución

Una vez verificado la limpieza desbroce y eliminación de los restos vegetales existentes, los trabajos de esta partida serán aprobados desde el punto de vista de su ejecución por el Regulador.

6) Basados en control geométrico

Una vez verificado que la limpieza y desbroce se ajusta en lo posible a los perfiles finales determinados en el proyecto, los trabajos se podrán dar como geométricamente aprobados por el Regulador.

e) Medición

Se medirán exclusivamente las cantidades correspondientes a las obras realizadas, de acuerdo al Proyecto y estas especificaciones.

Para la cuantificación del avance de la partida se considerará la siguiente manera:

La unidad de medición será metro cuadrado (m²) realmente ejecutados, dentro de las líneas indicadas en el Proyecto y aprobadas por el Regulador.

612 A ELIMINACIÓN DE MATERIAL A UN DEPÓSITO DE MATERIAL EXCEDENTE

a) Definición de la Partida

Eliminación de material excedente de la plataforma y los taludes a un Depósito de Material Excedente (DME).



b) Descripción de la Partida

Comprende los trabajos de carguío y transporte del material excedente de la plataforma y/o los taludes ferroviarios, para su eliminación mediante transporte a un DME próximo a la zona del proyecto.

c) Controles

Se controlará que los trabajos de eliminación se realicen adecuadamente pudiendo rechazar los trabajos que no se encuentren bien realizados a criterio del Regulador.

Asimismo se verificará que el CONCESIONARIO coloque la señalización o demarcado necesario en las zonas de trabajo, verificando siempre que no se presente algún tipo de peligro para las personas involucradas en el trabajo en el momento de la ejecución del mismo.

1) Controles técnicos.

Una vez completada la eliminación del material excedente se deberá verificar de manera conjunta con el Regulador la topografía resultante a fin de cuantificar los volúmenes correspondientes.

El topógrafo verificará permanentemente que la eliminación del material se ajuste en lo posible a los perfiles finales determinados en el proyecto.

2) Controles de ejecución.

El Regulador verificará la correcta eliminación de los materiales excedentes a un DME.

3) Controles de calidad geométricos.

Mediante inspección se comprobará la ejecución de la eliminación del material según el proyecto.

d) Aceptación de los trabajos

El Regulador establecerá los criterios de aceptación de los trabajos en base a criterios técnicos, de ejecución y geométricos.

1) Basados en el control técnico.

Una vez verificado que los trabajos de eliminación se han ejecutado, los trabajos se podrán dar como técnicamente aprobados por el Regulador.

2) Basados en la ejecución.

Una vez verificado el desalojo y retirada del frente de trabajo de los materiales excedentes en la plataforma y/o los taludes ferroviarios, los trabajos serán aprobados por el Regulador.

3) Basados en los controles de calidad geométricos.



Una vez verificada que la eliminación de los materiales se ajusta a los perfiles finales determinados en los EDI, los trabajos se podrán dar como técnicamente aprobados por el Regulador.

h) Medición

La unidad de medición será el metro cúbico (m³) de material del banco de taludes o plataforma, o cotas mostradas en los planos del proyecto.

102. B TRAZO Y REPLANTEO

a) Definición de la Partida

Trazo en gabinete y replanteo en campo de las diferentes soluciones propuestas en el EDI de Obras.

b) Descripción de la Partida

Comprende los trabajos de gabinete para la definición geométrica de las soluciones propuestas, y su posterior replanteo en campo, para ejecución de las mismas.

c) Controles

Se controlará que los trabajos de ejecución de la partida se realicen adecuadamente, pudiendo rechazar los trabajos que no se encuentren bien realizados a criterio del Regulador.

1) Controles técnicos

El Regulador podrá exigir al CONCESIONARIO el Certificado de Calibración relativo a los equipos topográficos empleados para el replanteo en campo.

El Regulador indicará los límites de las zonas en las que se realizarán los perfilados.

2) Controles de ejecución

El CONCESIONARIO deberá usar métodos y técnicas apropiados para que las superficies reales de replanteo constituyan contornos aproximadamente regulares, así como para evitar deterioros significativos del contorno del talud.

3) Controles de calidad geométricos

El replanteo se efectuará de acuerdo a la geometría de los planos de las soluciones definidas en gabinete.

d) Aceptación de los trabajos

El Regulador establecerá los criterios de aceptación de los trabajos en base a criterios técnicos, de ejecución y geométricos.

1) Basados en el control técnico

El Regulador aprobará si los métodos y técnicas utilizados por el CONCESIONARIO son los apropiados para definir el replanteo de las soluciones propuestas.



2) Basados en la ejecución

Con los informes de control técnico, el Regulador podrá verificar mediante control topográfico que los trabajos ejecutados se corresponden con los planos.

3) Basados en control geométrico

Mediante inspección visual se comprobará la ejecución según el proyecto.

e) Medición

La unidad de medición será metro cuadrado (m²) realmente ejecutados, aproximado al décimo de metro cuadrado en su posición original determinado dentro de las líneas indicadas en el Proyecto y aprobadas por el Regulador .

203. A LIMPIEZA DE MATERIAL EXCEDENTE PARA RECUPERAR PLATAFORMA

a) Descripción

La actividad consiste en el retiro de los materiales sueltos y acumulados en la plataforma ferroviaria.

b) Comprende la limpieza del material tipo suelo y/o roca acumulada dentro del área de la plataforma ferroviaria y en las zonas especificadas por el proyecto.

e) Procedimiento

Se procederá a la retirada de los materiales tipo suelo y/o roca según el diseño de ejecución propuesto en el EDI correspondiente, utilizando la mano de obra, materiales, equipos y herramientas manuales según lo tenga previsto en el EDI.

f) Controles

Se controlará que los trabajos de limpieza se realicen adecuadamente pudiendo rechazar los trabajos que no se encuentren bien realizados a criterio del Regulador.

Así mismo se verificará que el CONCESIONARIO coloque la señalización o demarcado necesario en las zonas de trabajo, verificando siempre que no se presente algún tipo de peligro para las personas involucradas en el trabajo en el momento de la ejecución del mismo.

1) Controles técnicos

Una vez completada la limpieza del material tipo suelo y/o roca, se deberá verificar de manera conjunta con el Regulador la topografía resultante a fin de cuantificar los volúmenes correspondientes.

El topógrafo verificará permanentemente que la excavación se ajuste en lo posible a los perfiles finales determinados en el proyecto.

2) Controles de ejecución

El Regulador de obra verificará la correcta limpieza de los materiales a retirar.



3) Controles de calidad geométricos

Mediante control topográfico se comprobará la ejecución de los trabajos según el proyecto.

g) Aceptación de los trabajos

El Regulador establecerá los criterios de aceptación de los trabajos en base a criterios técnicos, de ejecución y geométricos.

1) Basados en el control técnico

Una vez verificado que los trabajos de limpieza se han ejecutado mediante medios mecánicos, los trabajos se podrán dar como técnicamente aprobados por el Regulador.

2) Basados en la ejecución

Una vez verificado el desalojo y retirada del frente de trabajo de los materiales a limpiar, los trabajos de esta partida serán aprobados desde el punto de vista de su ejecución por el Regulador.

3) Basados en control geométrico

Una vez verificada que la limpieza de los suelos y/o rocas se ajusta en lo posible a los perfiles finales determinados en el proyecto, los trabajos se podrán dar como geoméricamente aprobados por el Regulador.

h) Medición

Para la cuantificación del avance de la partida se considerará la siguiente manera:

La unidad de medición será metro cúbico (m³) de material en banco de las líneas de taludes o cotas mostradas en los planos del proyecto.

203. B EXCAVACIÓN EN MATERIAL SUELTO

a) Definición de la Partida.

Excavación y eliminación mediante medios mecánicos del material suelto o roto existente en la cara de los taludes o acumulado al pie de los taludes superiores de la plataforma.

b) Descripción de la Partida.

Comprende la excavación del material típicamente caracterizado como suelo dentro del área y en las zonas especificadas por el proyecto, realizada de forma meticulosa mediante equipo de construcción pesado de movimiento de tierras, para el acondicionamiento de los taludes y la plataforma ferroviaria por acumulación de material suelto o roto, o bien para la ejecución de muros o enrocados.

c) Equipos referenciales

Herramientas manuales.

Tractor sobre orugas 190-240 HP.



Excavadora sobre orugas 170-250 HP 1.1-2.75 yd³

e) Modo de ejecución de la Partida.

Se procederá a la retirada exclusivamente de los materiales tipo suelo que se encuentran sueltos o rotos en la cara del talud según el diseño de excavación propuesto, mediante equipo de movimiento de tierras, ejecutando los trabajos de arriba hacia abajo.

f) Controles

Se controlará que los trabajos de excavación se realicen adecuadamente pudiendo rechazar los trabajos que no se encuentren bien realizados a criterio del Regulador.

Asimismo se verificará que el CONCESIONARIO coloque la señalización o demarcado necesario en las zonas de trabajo, verificando siempre que no se presente algún tipo de peligro para las personas involucradas en el trabajo en el momento de la ejecución del mismo.

1) Controles técnicos.

Una vez completada la excavación del material tipo suelo se deberá verificar de manera conjunta con el Regulador la topografía resultante a fin de cuantificar los volúmenes correspondientes.

El topógrafo verificará permanentemente que la excavación de los taludes se ajuste en lo posible a los perfiles finales determinados en el proyecto.

2) Controles de ejecución.

El Regulador verificará la correcta excavación de los materiales sueltos o rotos que componen los taludes.

3) Controles de calidad geométricos.

Mediante inspección visual se comprobará la ejecución de la excavación del material según el proyecto.

g) Aceptación de los trabajos.

El Regulador establecerá los criterios de aceptación de los trabajos en base a criterios técnicos, de ejecución y geométricos.

1) Basados en el control técnico.

Una vez verificado que los trabajos de excavación se han ejecutado mediante medios mecánicos, los trabajos se podrán dar como técnicamente aprobados por el Regulador.

2) Basados en la ejecución.

Una vez verificado el desalojo y retirada del frente de trabajo de los materiales sueltos o rotos acumulados en la cara o pie del talud, los trabajos de esta partida serán aprobados desde el punto de vista de su ejecución por el Regulador.

3) Basados en los controles de calidad geométricos.

Una vez verificada que la excavación de los materiales se ajusta en lo posible a los perfiles finales determinados en el proyecto, los trabajos se podrán dar como técnicamente aprobados por el Regulador.

h) Medición.

Para la cuantificación del avance de la partida se considerará la siguiente manera:

La unidad de medición será metro cúbico (m³) de material en banco de las líneas de taludes o cotas mostradas en los planos del proyecto

502. A EXCAVACIÓN EN MATERIAL COMÚN BAJO EL AGUA

a) Definición de la Partida.

Excavación mediante medios mecánicos del material existente bajo la Napa freática, para la ejecución de las soluciones propuestas de enrocados de protección ribereña.

b) Descripción de la Partida.

Comprende la excavación del material existente bajo la Napa freática y en las zonas especificadas por el proyecto, realizada de forma meticulosa mediante equipo de construcción pesado de movimiento de tierras, para el acondicionamiento del terreno de cimiento de los diferentes enrocados de protección ribereña propuestos.

c) Equipos referenciales.

Herramientas manuales.

Tractor sobre orugas 190-240 HP.

Excavadora sobre orugas 170-250 HP 1.1-2.75 yd³

d) Modo de ejecución de la Partida.

Se procederá a la retirada de los materiales que se encuentran bajo la Napa freática en la zona de cimentación de los enrocados ribereños, según el diseño de excavación propuesto, mediante equipo de movimiento de tierras.

e) Controles

Se controlará que los trabajos de excavación se realicen adecuadamente pudiendo rechazar los trabajos que no se encuentren bien realizados a criterio del Regulador.

Asimismo se verificará que el CONCESIONARIO coloque la señalización o demarcado necesario en las zonas de trabajo, verificando siempre que no se presente algún tipo de peligro para las personas involucradas en el trabajo en el momento de la ejecución del mismo.

1) Controles técnicos.

Una vez completada la excavación del material se deberá verificar de manera conjunta con el Regulador la topografía resultante a fin de cuantificar los volúmenes correspondientes.

El topógrafo verificará permanentemente que la excavación se ajuste en lo posible a los perfiles finales determinados en el proyecto.



2) Controles de ejecución.

El Regulador de obra verificará la correcta excavación de los materiales.

3) Controles de calidad geométricos.

Mediante inspección visual se comprobará la ejecución de la excavación del material según el proyecto.

f) Aceptación de los trabajos.

El Regulador establecerá los criterios de aceptación de los trabajos en base a criterios técnicos, de ejecución y geométricos.

1) Basados en el control técnico.

Una vez verificado que los trabajos de excavación se han ejecutado mediante medios mecánicos, los trabajos se podrán dar como técnicamente aprobados por el Regulador.

2) Basados en la ejecución.

Una vez verificado el desalojo y retirada del frente de trabajo de los materiales, los trabajos de esta partida serán aprobados desde el punto de vista de su ejecución por el Regulador.

3) Basados en los controles de calidad geométricos.

Una vez verificada que la excavación de los materiales se ajusta en lo posible a los perfiles finales determinados en el proyecto, los trabajos se podrán dar como técnicamente aprobados por el Regulador.

g) Medición

Para la cuantificación del avance de la partida se considerará la siguiente manera:

La unidad de medición será metro cúbico (m³) de material en banco de las líneas de taludes o cotas mostradas en los planos del proyecto

210. A TERRAPLÉN O RELLENO CON MATERIALES PROCEDENTES DE PRÉSTAMOS

1. Definición de las obras

Este trabajo consiste en escarificar, nivelar y compactar el terreno de fundación, así como de conformar y compactar las capas del relleno (base, cuerpo y corona) hasta su total culminación, con materiales apropiados provenientes de las excavaciones del prisma vial o prestamos laterales o de cantera, realizados luego de la ejecución de las obras de desbroce, limpieza, demolición, drenaje y subdrenaje; de acuerdo con la presente especificación, el Proyecto y aprobación del Regulador.

En los terraplenes se distinguirán tres partes o zonas constitutivas:

- Base, parte del terraplén que está por debajo de la superficie original del terreno, la que ha sido variada por el retiro de material inadecuado.



- Cuerpo, parte del terraplén comprendida entre la base y la corona.
- Corona, parte superior del terraplén comprendida entre el nivel superior del cuerpo y el nivel de subrasante, construida con un espesor de 30 cm, salvo que los planos del Proyecto o las especificaciones especiales indiquen un espesor diferente.

En el caso en el que el terreno de fundación se considere adecuado, la parte del terraplén denominado base no se tendrá en cuenta.

2. Materiales

Conforme a las subsecciones 205.02 y 205.03 de las Especificaciones Técnicas Generales para Construcción EG-2013.

3. Equipo

Conforme a las subsección 205.04 de las Especificaciones Técnicas Generales para Construcción EG-2013.

4. Requerimientos de construcción

Conforme a las subsecciones 205.05 a 205.11 de las Especificaciones Técnicas Generales para Construcción EG-2013.

5. Aceptación de los trabajos

Conforme a las subsección 205.12 de las Especificaciones Técnicas Generales para Construcción EG-2013.

6. Medición

La medición se realizará en metros cúbicos (m³) obtenidos a partir de perfiles transversales tomados antes y después de realizar el terraplén; realizándose la medición con los taludes establecidos en el EDI del Proyecto o modificados por el Regulador.

211. A RELLENO CON MATERIAL SELECCIONADO

a) Definición de la Partida.

Esta partida incluye los trabajos de ejecución de rellenos con material seleccionado.

b) Descripción de la Partida.

Esta actividad consiste en el relleno y compactación, por capas de los materiales procedentes de las excavaciones de la traza o de préstamos, en zonas de tales dimensiones que permitan de forma sistemática la utilización de maquinaria pesada o manual con destino a crear una plataforma que sirva de soporte a la capa de forma de la línea ferroviaria, o bien para trasdosar las tierras a los muros de contención.

Los materiales a emplear en la ejecución de terraplenes serán suelos o materiales locales que se obtendrán de las excavaciones realizadas en la obra o en los préstamos aprobados por el Regulador y que cumplan las correspondientes condiciones de puesta en obra, estabilidad, capacidad portante y deformabilidad.



Su ejecución incluye las operaciones siguientes:

- Excavación de la zona de la plataforma de la Vía Férrea a restituir o ampliar.
- Preparación de la superficie de asiento del terraplén (escarificado, compactación, adopción de medidas de drenaje, etc.).
- Extensión por capas del material procedente de excavación.
- Humectación o desecación de cada capa.
- Compactación.
- Control de Rasante, refino de taludes, etc.

c) Materiales referenciales a utilizar en la Partida.

Los materiales a emplear en la zona de reconstrucción o ampliación cumplirán las prescripciones necesarias para que el relleno sea ejecutable y no presente problemas de estabilidad o movimientos excesivos a lo largo de su vida útil.

d) Equipos referenciales.

Pala cargadora 375 HP, tipo CAT-988, o similar.

Retroexcavadora 75 HP, o similar.

Camión de 400 HP, de 32-36 t, o similar.

Rodillo vibratorio autopropulsado 14 a 18 t, o similar.

Pisón vibrante dúplex de 1300 kg y/o pisón vibrante de placa de 60 cm de ancho, o similar.

Camión cisterna de 6000 l, o similar.

Herramientas.

e) Modo de ejecución de la Partida.

En primer lugar deberá ejecutarse la excavación del terreno.

Una vez realizada la excavación, se seguirá el siguiente proceso de ejecución:

Preparación de la superficie de asiento del terraplén:

Previamente a la colocación de cualquier material se realizará el desbroce del terreno, así como la excavación y extracción de la tierra vegetal y el material inadecuado, si lo hubiera, en toda la profundidad requerida en los Planos o a juicio del Regulador. A continuación, para conseguir la debida unión entre el terraplén y el terreno, se escarificará éste, de acuerdo con la profundidad prevista en los Planos o señalada por el Regulador y se compactará en las mismas condiciones que las exigidas para el cimiento del terraplén.

En las zonas de ensanche o recrecimiento de antiguos terraplenes se recortarán éstos en forma escalonada, a fin de conseguir su unión con el nuevo terraplén. Si el material procedente del antiguo talud cumple las condiciones exigidas para la zona de terraplén



de que se trate, se mezclará con el nuevo terraplén para su compactación simultánea; en caso negativo, será transportado al depósito de material excedente más cercano (DME).

Cuando el terraplén haya de asentarse sobre un terreno en el que existan corrientes de agua superficial o subálvea, se desviarán las primeras y captarán y conducirán las últimas, fuera del área donde vaya a construirse el terraplén, antes de comenzar su ejecución.

Si en la zona de apoyo del relleno existiese terreno inestable, turba, arcillas blandas, limos colapsables, rellenos incontrolados, escombreras, etc., se asegurará la eliminación completa de este material o en la profundidad que indique el Regulador. Cualquier reutilización, con las oportunas medidas de selección, estabilización, compactación, etc., requerirá la previa autorización expresa del Regulador.

Deberá realizarse un estudio de los posibles asentamientos, a fin de que el Regulador adopte las medidas oportunas, en los casos de rellenos de altura superior a 10 m que queden apoyados sobre suelos cuya densidad seca "in situ", sea inferior a 1,750 t/m³. Para conocer el espesor y la densidad de los suelos en el área de apoyo del relleno, se efectuarán calicatas y ensayos cada 1.000 m² de superficie.

Atendiendo a las circunstancias específicas de determinados rellenos y/o los tratamientos singulares aplicados bajo ellos (drenes, columnas de grava, etc.), el Regulador podrá reconsiderar las limitaciones anteriores expuestas para los rellenos apoyados sobre suelos.

En aquellos casos en que el relleno se asiente sobre una ladera natural con pendiente superior al veinte por ciento (20%) se excavarán bermas escalonadas para garantizar la estabilidad del relleno.

Cuando el terraplén lleve espaldones, éstos se ejecutarán conjuntamente con el núcleo, llevándolos algo por debajo (unas dos (2) capas) respecto a éste.

Las bermas no deben excavar con excesiva anticipación a la ejecución del relleno; el proceso constructivo debe ser tal que no exista más que una berma excavada con anticipación al tajo del relleno y compactación. En el caso de que al excavarlas se apreciara la existencia de manantiales fluentes o potencialmente fluentes en época de lluvias o zonas húmedas, debe disponerse el correspondiente drenaje (zanjas rellenas con material filtrante envuelto en geotextil).

- Extensión de las capas:

Una vez preparado el cimiento del terraplén, se procederá a la construcción del mismo, empleando materiales que cumplan las condiciones establecidas anteriormente, los cuales serán extendidos en capas sucesivas, de espesor uniforme y sensiblemente paralelas a la explanada.

Los materiales de cada capa serán de características uniformes; y, si no lo fueran, se conseguirá esta uniformidad mezclándolos convenientemente con maquinaria adecuada para ello. Salvo autorización expresa del Regulador, no se podrá proceder a la mezcla en tajo de materiales de procedencias diferentes.

El espesor de las capas no será superior a veinticinco centímetros (25 cm), medidos después de compactar. El aumento de espesor hasta cincuenta centímetros (50 cm) requerirá autorización escrita del Regulador, basada en tramos de ensayo con el mismo equipo de compactación de modo que se obtenga en todo el espesor el grado de compactación exigido.



En el caso de que el porcentaje de finos sea mayor del veinticinco por ciento (25%) y el índice de plasticidad mayor de diez (10). El Regulador podrá exigir la reducción del espesor de capa a veinte centímetros (20 cm).

Durante la ejecución de las obras, la superficie de las capas deberá tener la pendiente transversal necesaria para asegurar la evacuación de las aguas sin peligro de erosión.

No se extenderá ninguna capa mientras no se haya comprobado que la superficie subyacente cumple las condiciones exigidas y sea autorizada su extensión por la Regulador. Cuando la capa subyacente se halle reblandecida por una humedad excesiva, el Regulador no autorizará la extensión de la siguiente.

Salvo prescripción en contrario, los equipos de transporte de tierras y extensión de las mismas operarán sobre todo el ancho de cada capa.

En el caso de marcos y bóvedas, pasos inferiores o túneles artificiales, el relleno del trasdosado ha de realizarse simultáneamente en los dos laterales, cuidando de evitar desequilibrios en los empujes de uno y otro lado.

Humectación o desecación:

Previamente al extendido, o inmediatamente después de realizado el mismo, se comprobará la humedad del material. La compactación se efectuará con una humedad dentro del rango del dos por ciento respecto a la humedad óptima ($w_{opt}+2\%$), determinándose ésta con ensayos Próctor Modificado.

En caso de utilización de materiales clasificados como "Suelos Especiales" por sus condiciones de estabilidad volumétrica, la compactación se efectuará con una humedad dentro del rango comprendido entre la humedad óptima, obtenida en un ensayo Próctor Normal, y dos puntos porcentuales por encima de la misma ($w_{opt} < w_{opt} + 2\%$).

En el caso de que sea preciso añadir agua, esta operación se efectuará de forma que el humedecimiento de los materiales sea uniforme. La humectación en tajo no podrá implicar correcciones de humedad superiores al dos por ciento (2%), salvo autorización de la Regulador.

En los casos especiales en que la humedad natural del material sea excesiva para conseguir la compactación prevista, se tomarán las medidas adecuadas, pudiéndose proceder a la desecación por oreo, o a la adición y mezcla de materiales secos, o por adición de cal viva de acuerdo a las prescripciones recogidas en la partida correspondiente de tratamiento con cal.

Compactación:

Conseguida la humectación más conveniente, se procederá a la compactación mecánica de la capa y no se extenderá sobre ella ninguna otra en tanto no se haya realizado la nivelación y conformación de la misma y comprobado su grado de compactación.

En el cuerpo de los rellenos se deberá alcanzar como mínimo el noventa y cinco por ciento (95%) de la densidad máxima obtenida en el ensayo Próctor Modificado.

En la capa de coronación se deberá alcanzar, como mínimo, una densidad seca igual a la máxima obtenida en el ensayo Próctor Modificado.

En el caso de material "todo-uno", la verificación del método de extendido y compactación se llevará a cabo en un tramo de ensayo, como más adelante se describe.

La densidad especificada deberá alcanzarse en todo el espesor de la capa y en cualquier punto de la misma, incluida el borde del talud teórico. Para poder lograr este objetivo, el relleno se realizará con el sobre ancho necesario y se eliminarán los materiales excedentes al terminar el mismo con el fin de obtener la geometría del talud teórico de Proyecto.

Se cuidará la unión entre capas de los terraplenes, evitando extender nuevas capas sobre superficies lisas arcillosas que pueden resultar de la compactación de materiales con porcentajes de finos relativamente altos o pizarrosos. En tales casos, el Regulador podrá exigir un suave escarificado superficial de las capas.

Asimismo, cuando existan materiales gruesos fragmentables o evolutivos, se procederá de modo que esta fragmentación se produzca durante la puesta en obra en la mayor medida posible (por ejemplo, mediante el paso de las cadenas del tractor sobre el material en la zona de extracción) o durante el extendido (por ejemplo, mediante el empleo de rodillo estático dentado ("pata de cabra") en las primeras pasadas).

Las zonas que por su reducida extensión, su pendiente o proximidad a obra de fábrica no permitan el empleo del equipo que normalmente se esté utilizando para la compactación de los terraplenes, se compactarán con los medios adecuados al caso, de forma que las densidades que se alcancen no sean inferiores a las obtenidas en el resto del terraplén.

Terminación y refino:

Esta actividad consiste en el conjunto de operaciones necesarias para conseguir el acabado geométrico del terraplén.

Las obras de terminación y refino de la coronación del terraplén, se ejecutarán con posterioridad a la explanación y construcción de drenes y obras de fábrica que impidan o dificulten su realización, de acuerdo a las cotas y pendientes recogidas en los Planos. La terminación y refino del terraplén se realizarán inmediatamente antes de iniciar la construcción de la capa de forma.

Cuando haya que proceder a un recrecido de espesor inferior a la mitad de la capa compactada, se procederá previamente a un escarificado de todo el espesor de la misma, con objeto de asegurar la trabazón entre el recrecido y su asiento.

No se extenderá ninguna capa de forma sobre la explanada sin que se comprueben sus condiciones de calidad y sus características geométricas.

Una vez terminado el terraplén deberá conservarse continuamente con sus características y condiciones hasta la colocación de la primera capa o hasta la recepción de la obra cuando no se dispongan otras capas sobre ella. Las cunetas deberán estar en todo momento limpias y en perfecto estado de funcionamiento.



Limitaciones de la ejecución:

La ejecución de los terraplenes deberá suspenderse cuando la temperatura ambiente, a la sombra, sea inferior a 2° C.



Si existe el temor de que vayan a producirse heladas, el CONCESIONARIO deberá proteger todas aquellas zonas que pudieran quedar perjudicadas por los efectos consiguientes. Las partes de obra dañadas se levantarán y reconstruirán sin abono adicional alguno.

Sobre las capas en ejecución debe prohibirse la acción de todo tipo de tráfico, incluso de los equipos de construcción, hasta que no se haya completado su compactación. Si ello no es factible, el tráfico que necesariamente tenga que pasar sobre ellas, se distribuirá de forma que no se produzcan roderas en la superficie.

Instrumentación de rellenos:

Los rellenos de más de 15 m de altura o que se consideren singulares por cualquier circunstancia geotécnica, se deberán instrumentar para analizar su comportamiento geotécnico diferido, al menos, durante el tiempo que duren las obras.

El parámetro que se debe controlar, en todos los casos, es el movimiento vertical.

En función de las características del relleno y del terreno de cimentación, también podría ser necesario controlar los movimientos horizontales y las presiones intersticiales, tanto del terreno de apoyo como del cuerpo del relleno.

Tramos de prueba:

Los tramos de prueba son tramos a realizar por parte del CONCESIONARIO, previo consentimiento de la Regulador, con objeto de analizar cualquier aspecto puntual concerniente a la ejecución del relleno, especialmente cuando los materiales presenten particularidades especiales o necesiten algún tratamiento técnico de puesta en obra adicional.

En los tramos de prueba se determinarán los siguientes aspectos:

Características geotécnicas del material a emplear.

Métodos de humectación o desecación del material, según corresponda.

Maquinaria a emplear para las labores de mezclado, extendido y compactación.

Condiciones de compactación en lo que se refiere al espesor de capa y a la humedad y densidad del material, una vez ejecutado.

Características geotécnicas del material una vez ejecutado a determinar mediante ensayos especiales con el material ejecutado entre los que cabría destacar los ensayos de placa de carga estática.

En aquellos casos en los que se determine que el método de control posterior en obra sea el "Control de procedimiento", los tramos de prueba servirán para fijar los requisitos a cumplir en dicho control.

f) Controles

En este ítem se incluyen reglas de buena práctica para el control del relleno con material seleccionado. Buena parte de las características del relleno se alcanzan, además de por las de los materiales empleados, por una cuidada ejecución del mismo.

Se controlará que los trabajos de relleno se realicen adecuadamente, pudiendo rechazar los trabajos que no se encuentren bien realizados a criterio del Regulador.

Asimismo se verificará que el CONCESIONARIO coloque la señalización o demarcado necesario en las zonas de trabajo, verificando siempre que no se presente algún tipo de peligro para las personas involucradas en el trabajo en el momento de la ejecución del mismo.

1) Controles técnicos.

El CONCEDENTE podrá exigir al CONCESIONARIO los ensayos de laboratorio correspondientes a los materiales a emplear para el relleno.

Dichos ensayos deberán ser expedidos por el laboratorio de calidad correspondiente.

2) Controles de ejecución.

Debe verificarse la correcta ejecución de cada una de las fases del relleno.

Cualquier inconformidad en la ejecución de alguna de las fases, será criterio suficiente para el rechazo de los trabajos realizados.

3) Controles de calidad geométricos.

Mediante inspección visual y topográfica se comprobará la ejecución según el proyecto.

g) Aceptación de los trabajos.

El CONCEDENTE establecerá los criterios de aceptación de los trabajos en base a criterios técnicos, de ejecución y geométricos.

1) Basados en el control técnico.

Una vez verificado, de acuerdo a los criterios del Regulador de Obra, que los ensayos de laboratorio de los materiales a emplear para el relleno cumplen todos los requisitos de calidad, los trabajos se podrán dar como técnicamente aprobados por el Regulador.

2) Basados en la ejecución.

Una vez verificada la correcta ejecución del relleno, los trabajos de esta partida serán aprobados desde el punto de vista de su ejecución por el Regulador.

3) Basados en el control geométrico.

Una vez verificado que el relleno se ajusta a lo determinado en el proyecto, los trabajos se podrán dar como técnicamente aprobados por el Regulador.

h) Medición

Para la cuantificación del avance de la partida, la medición es por metro cubico (m³), aplicado sobre la superficie de los trabajos a realizarse verificada en los planos.



512. B PERFORACIÓN Y COLOCACIÓN DE DREN CALIFORNIANO

a) Definición de la Partida

Perforación e instalación de dren californiano en el frente de talud de corte superior a la vía férrea.



b) Descripción de la Partida

Se designa como dren californiano a una perforación efectuada en el frente de un talud en el que se introduce un tubo ranurado de HDPE envuelto en geotextil, para evitar el arrastre de finos. Su función es drenar el macizo, aliviando la presión hidrostática en el mismo y evitando el afloramiento de agua por la superficie del talud.

c) Materiales propuestos a utilizar en la Partida

Tubo dren ranurado $\phi 86$ mm

Geotextil con gramaje mínimo de 120 g/m².

d) Equipos referenciales

Telehandler.

Perforadora manual con avance.

Grupo electrógeno de 400 kW, o similar.

Compresora eléctrica de 900-1000 pcm, o similar.

Jumbo, o similar.

Herramientas.

e) Modo de ejecución de la Partida

El diámetro mínimo de la perforación será de 10 cm, salvo autorización expresa del Regulador.

Una vez finalizada la perforación, se procederá a limpiarla de residuos, eliminando cualquier obstáculo que pueda dificultar la entrada del tubo drenante.

Si las condiciones del terreno lo requieren, la perforación se realizará con entubamiento. En ningún caso podrán emplearse lodos.

El tubo drenante se preparará de modo que su longitud cumpla las siguientes condiciones:

- Dejar un máximo de 1 m en el fondo del taladro desprovisto de tubo.
- Dejar, al menos, 1 m de tubo fuera de la boca del taladro para permitir la conexión con el drenaje.

El tubo deberá estar ranurado en toda su longitud, salvo el último metro situado en el interior del terreno. En cualquier caso, el Regulador podrá acortar el tramo ranurado en función de la situación de la capa a drenar.

La zona ranurada se envolverá con un geotextil de gramaje comprendido entre 60 y 100 gr/cm². Los solapes mínimos en sentido longitudinal serán 20 cm y en sentido circunferencial 7 cm. En caso de que el tubo sólo se encuentre perforado en un tramo, no en toda su longitud, la envoltura de geotextil se prolongará 1 m más de la zona ranurada.

El diámetro del tubo de HDPE será inferior al del taladro, entre 15 mm y 40 mm, correspondiendo al Regulador aprobar el diámetro del tubo a emplear.

Al colocar el tubo, éste deberá ser introducido sin forzarlo, reduciendo en lo posible el roce con las paredes. En caso de que se encuentre algún obstáculo, se extraerá el tubo, se re-perforará para eliminarlo y, tras revisar el tubo y envolver en geotextil las zonas dañadas, se introducirá nuevamente el tubo de HDPE.



Se procederá de igual manera cuando se compruebe, al introducir el tubo, que la longitud del taladro es inferior en más de 50 cm a la especificada.

La boca de los drenes se sellará con una lechada de cemento o bentonita-cemento, hasta una profundidad de, como mínimo, 25 cm. Una vez finalizada la instalación, se comprobará que no sale agua por el espacio comprendido entre tubo y taladro.

f) Controles

Se controlará que los trabajos de ejecución se realicen adecuadamente pudiendo rechazar los trabajos que no se encuentren bien realizados a criterio de la Regulador.

Así mismo se verificará que el CONCESIONARIO coloque la señalización o demarcado necesario en las zonas de trabajo, verificando siempre que no se presente algún tipo de peligro para las personas involucradas en el trabajo en el momento de la ejecución del mismo.

1) Controles técnicos

El Regulador podrá exigir al CONCESIONARIO el Certificado de Garantía, relativo a la calidad de los materiales empleados, en el que deberá constar:

- Diámetro exterior y espesor del tubo dren en mm
- Sección hidráulica del tubo dren en cm^2/m .
- El gramaje del geotextil empleado en cm^2 .
- Permeabilidad mínima en cm/s y permisividad mínima en s-1 del geotextil.
- Dichos certificado deberá ser expedido por el fabricante de los materiales indicados.

2) Controles de ejecución

Debe verificarse la correcta perforación y colocación del tubo dren y la correcta posición de cada uno de los drenes a ejecutar.

3) Controles de calidad geométricos

Mediante control topográfico se comprobará la ejecución de los trabajos según el proyecto.

g) Aceptación de los trabajos

El Regulador establecerá los criterios de aceptación de los trabajos en base a criterios técnicos, de ejecución y geométricos.

1) Basados en el control técnico

Una vez verificado que los materiales empleados cumplen todos los requisitos de calidad, los trabajos se podrán dar como técnicamente aprobados por el CONCEDENTE.

2) Basados en la ejecución



Una vez verificada la correcta ejecución de los drenes californianos, los trabajos de esta partida serán aprobados desde el punto de vista de su ejecución por el CONCEDENTE.

3) Basados en control geométrico

Una vez verificada que la ejecución de los drenes californianos se ajustan en lo posible a los perfiles finales determinados en el proyecto, los trabajos se podrán dar como técnicamente aprobados por el Regulador.

h) Medición

El trabajo ejecutado se medirá por metro lineal (m) estimado en porcentaje respecto del total, que cumpla con lo especificado y aceptado por el Regulador.

225. A RIELES HINCADOS EN EL TERRENO

a) Definición de la Partida

Hincado de rieles para estabilización de talud inferior.

b) Descripción de la Partida

Se designa como riel hincado el que se introduce mediante medios neumáticos en el interior del terreno para que, a modo de pantalla, sujete al mismo.

Su función es ayudar a la estabilización del talud inferior.

c) Materiales referenciales a utilizar en la Partida

Riel de ferrocarril.

Geotextil con gramaje mínimo de 120 g/m².

Herramientas manuales.

d) Equipos referenciales

Grupo electrógeno de 400 kW, o similar.

Compresora eléctrica de 900-1000 pcm, o similar.

Retroexcavadora 75 HP, o similar con acople para hincado de rieles.

Herramientas.

e) Modo de ejecución de la Partida

Hincado neumático de los rieles de 10 m de profundidad. Para ello deberá realizarse la excavación necesaria en el terreno para que pueda la retroexcavadora posicionarse para realizar el trabajo de hincado.

f) Controles

Se controlará que los trabajos de ejecución se realicen adecuadamente pudiendo rechazar los trabajos que no se encuentren bien realizados a criterio de la Regulador.



Asimismo se verificará que el CONCESIONARIO coloque la señalización o demarcado necesario en las zonas de trabajo, verificando siempre que no se presente algún tipo de peligro para las personas involucradas en el trabajo en el momento de la ejecución del mismo.

1) Controles técnicos

El Regulador podrá exigir al CONCESIONARIO el Certificado de Garantía, relativo a la calidad de los materiales empleados.

Dichos certificado deberá ser expedido por el fabricante de los materiales indicados.

2) Controles de ejecución

Debe verificarse la correcta ejecución de los rieles hincados y la correcta posición de cada uno de los mismos.

3) Controles de calidad geométricos

Mediante control topográfico se comprobará la ejecución de los trabajos según el proyecto.

g) Aceptación de los trabajos

El Regulador establecerá los criterios de aceptación de los trabajos en base a criterios técnicos, de ejecución y geométricos.

1) Basados en el control técnico

Una vez verificado que los materiales empleados cumplen todos los requisitos de calidad, los trabajos se podrán dar como técnicamente aprobados por el Regulador.

2) Basados en la ejecución

Una vez verificada la correcta ejecución de los rieles hincados, los trabajos de esta partida serán aprobados desde el punto de vista de su ejecución por el Regulador.

3) Basados en control geométrico

Una vez verificada que la ejecución de los rieles hincados se ajustan en lo posible a los perfiles finales determinados en el proyecto, los trabajos se podrán dar como técnicamente aprobados por el Regulador.

h) Medición

Se medirán exclusivamente las cantidades correspondientes a las obras realizadas, de acuerdo al Proyecto y estas especificaciones.

Para la cuantificación del avance de la partida se tomará como medida la unidad (und) realmente ejecutada en el periodo, en su posición original determinada dentro de las líneas indicadas en el Proyecto y aprobadas por el Regulador.

225. B PANTALLA DE RIELES

a) Definición de la Partida

Pantallas de rieles hincados para estabilización de taludes.

b) Descripción de la Partida

Se designa como carril hincado el que se introduce mediante medios neumáticos en el interior del terreno para que, a modo de pantalla, sujete al mismo.

Su función es ayudar a la estabilización de los taludes.

c) Materiales propuestos a utilizar en la Partida

Carril de ferrocarril.

Geotextil con gramaje mínimo de 120 g/m².

Herramientas manuales.

d) Equipos referenciales

Grupo electrógeno de 400 kW, o similar.

Compresora eléctrica de 900-1000 pcm, o similar.

Retroexcavadora 75 HP, o similar con acople para hinca de rieles.

Herramientas.

e) Modo de ejecución de la Partida

Hincado neumático de los rieles de 10 m de profundidad. Para ello deberá realizarse la excavación necesaria en el terreno para que pueda la retroexcavadora posicionarse para realizar el trabajo de hincado.

f) Controles

Se controlará que los trabajos de ejecución se realicen adecuadamente pudiendo rechazar los trabajos que no se encuentren bien realizados a criterio de la Regulador.

Asi mismo se verificará que el CONCESIONARIO coloque la señalización o demarcado necesario en las zonas de trabajo, verificando siempre que no se presente algún tipo de peligro para las personas involucradas en el trabajo en el momento de la ejecución del mismo.

4) Controles técnicos

El Regulador podrá exigir al CONCESIONARIO el Certificado de Garantía, relativo a la calidad de los materiales empleados.

Dichos certificado deberá ser expedido por el fabricante de los materiales indicados.

5) Controles de ejecución



Debe verificarse la correcta ejecución de los rieles hincados y la correcta posición de cada uno de los mismos.

6) Controles de calidad geométricos

Mediante control topográfico se comprobará la ejecución de los trabajos según el proyecto.

g) Aceptación de los trabajos

El Regulador establecerá los criterios de aceptación de los trabajos en base a criterios técnicos, de ejecución y geométricos.

4) Basados en el control técnico

Una vez verificado que los materiales empleados cumplen todos los requisitos de calidad, los trabajos se podrán dar como técnicamente aprobados por el Regulador.

5) Basados en la ejecución

Una vez verificada la correcta ejecución de los rieles hincados, los trabajos de esta partida serán aprobados desde el punto de vista de su ejecución por el Regulador.

6) Basados en control geométrico

Una vez verificada que la ejecución de los rieles hincados se ajustan en lo posible a los perfiles finales determinados en el proyecto, los trabajos se podrán dar como técnicamente aprobados por el Regulador.

h) Medición

Para la cuantificación del avance de la partida se tomará como medida el metro (M) realmente ejecutada en el periodo, en su posición original determinada dentro de las líneas indicadas en el Proyecto y aprobadas por el Regulador.

512. A SUBDRENAJE PROFUNDO

1. Definición de las obras

Este trabajo consiste en la construcción de estructuras drenantes del pavimento o subsuelo con la finalidad de captar y evacuar aguas subterráneas, utilizando materiales filtrantes, tales como: piedra, grava, tubería perforada, geotextiles y otros debidamente aprobados, de acuerdo con estas especificaciones y de conformidad con el Proyecto.

Los subdrenes a construir que no estén considerados en el Proyecto, serán definidos y aprobados por el Regulador en función a las condiciones particulares encontradas en el terreno. Los subdrenes tendrán la siguiente clasificación:

Subdrenes profundos

Tienen por finalidad drenar y evacuar el agua proveniente de flujos subterráneos. Estos subdrenes pueden o no llevar tubería perforada. En todos los casos, los subdrenes serán diseñados específicamente indicando el dimensionamiento y los elementos que lo componen, y deben contar con aprobación del Regulador.



2. Materiales

Los materiales para los subdrenes consistirán de lo siguiente:

a. Material filtrante

Podrá ser natural, provenir de la trituración de piedra o roca, o ser una mezcla de ambos y estará constituido por fragmentos duros y resistentes.

Deberá, además, cumplir los siguientes requisitos:

1. Granulometría

Para casos en que no se utilice geotextil en el recubrimiento del subdrén el material filtrante deberá estar constituido por partículas con tamaños comprendidos entre el tamiz de 100 mm (4") y el de 0,149 mm (Nº. 100). Se requiere en éste caso una gradación especial, para impedir el movimiento del suelo hacia el material filtrante debiendo cumplirse las siguientes condiciones:

$$\frac{d_{15} \text{ del Filtro}}{d_{85} \text{ del suelo}} \leq 5 \quad \text{Y} \quad \frac{d_{50} \text{ del Filtro}}{d_{50} \text{ del suelo}} \leq 25$$

En caso que el terreno natural tenga granulometría uniforme se sustituirá la primera relación por:

$$\frac{d_{15} \text{ del Filtro}}{d_{85} \text{ del suelo}} \leq 4$$

Y para asegurar la capacidad del filtro:

$$\frac{d_{15} \text{ del Filtro}}{d_{15} \text{ del suelo}} \geq 5$$

Si el subdrén va cubierto por un geotextil se permitirá granulometría con fragmentos de un solo tamaño.

En caso que el subdrén lleve tubería con perforaciones circulares se deberá cumplir:

$$\frac{d_{15} \text{ del Filtro}}{\text{Diámetro del orificio}} > 1,0$$

En caso que el subdrén lleve tubería con ranuras se deberá cumplir:

$$\frac{d_{15} \text{ del Filtro}}{\text{Diámetro de ranura}} > 1,2$$

En caso de terrenos cohesivos, el límite superior para d_{15} del filtro, se establecerá en 0,1 mm. Cuando sea preciso, deberán utilizarse en el proyecto dos o más materiales de filtros. Ordenados éstos desde el terreno natural a la tubería, deben satisfacer, cada uno con respecto al contiguo, las condiciones exigidas anteriormente entre el material filtro y el suelo a drenar.

Donde d_x es el tamiz por el que pasa el $x\%$ del material.

Resistencia a la abrasión: Medido en la máquina de Los Ángeles, según la norma de ensayo MTC E 207. El desgaste no podrá ser mayor de 40%.

b. Geotextil



Se utilizarán geotextiles que cumplan las exigencias que se especifican en las Tablas 511-1 y 511-2 del Manual de "Especificaciones Técnicas Generales para Construcción" (en adelante EG-2013).

Como la permeabilidad del geotextil debe ser compatible con la del suelo, su coeficiente de permeabilidad y su tamaño de abertura aparente serán indicados en el Proyecto o aprobados por el Regulador.

1. Características del Geotextil.

Se aplica lo que se especifica en la Sección 511 del EG-2013.

c. Tubería

La tubería perforada a instalar, será la especificada en el Proyecto y en caso contrario será la aprobada por el Regulador.

3. Equipo

Se deberá disponer de los equipos necesarios para explotar, procesar, cargar, transportar y colocar el material filtrante, así como para los trabajos de instalación del subdrén.

4. Ejecución de las obras

Generalidades

El CONCESIONARIO ejecutará los trabajos con una adecuada coordinación entre las actividades de apertura de la zanja y construcción del filtro, de manera que aquella quede expuesta el menor tiempo posible y que las molestias a los usuarios sean mínimas.

Será de responsabilidad del CONCESIONARIO, la colocación de elementos de señalización preventiva en la zona de los trabajos, la que deberá ser visible durante las 24 del día. El diseño de la señalización requerirá la aprobación del Regulador y cumplirá con lo dispuesto en la Sección 103 del EG-2013.

Los trabajos se efectuarán de acuerdo a lo siguiente:

a. Preparación del terreno

La construcción del filtro será autorizada por el Regulador, cuando la excavación haya sido terminada de acuerdo con las dimensiones, pendientes y rasantes indicadas en el Proyecto o aprobadas por el Regulador.

La excavación se deberá ejecutar de acuerdo con lo indicado en la Sección 501 del EG-2013.

b. Colocación del geotextil

El geotextil cuando lo establezca el Proyecto o lo apruebe el Regulador, se deberá colocar cubriendo totalmente el perímetro de la zanja, acomodándolo lo más ajustado posible a la parte inferior y a las paredes laterales de ésta y dejando por encima la cantidad de tela necesaria para que, una vez se acomode el material filtrante, se cubra en su totalidad, con un traslape mínimo de 0,30 m.

Las franjas sucesivas de geotextil se traslaparán longitudinalmente 0.45 m. como mínimo. No se permitirá que el geotextil quede expuesto, sin cubrir.

De preferencia, se coserá el geotextil, de manera que se garantice la continuidad del elemento filtrante.



c. Colocación del material filtrante

El material filtrante, se colocará dentro de la zanja en capas con el espesor indicado en el Proyecto o aprobado por el Regulador, empleando un método que no genere daños en el geotextil o en las paredes de la excavación.

El relleno se llevará a cabo hasta la altura indicada en el proyecto o aprobada por el Regulador.

d. Tubería

La tubería se colocará sobre un solado de 10 cm de espesor como mínimo. El material del solado deberá cumplir con lo especificado en la Subsección 506.07 del EG-2013. No deberá contener partículas que puedan producir daño en la tubería.

5. Aceptación de los trabajos

Criterios

Durante la ejecución de los trabajos, el Regulador efectuará las siguientes acciones principales:

a. Controles

- Cumplimiento de lo especificado en la Sección 103 del EG-2013.
- Verificar el estado y funcionamiento del equipo empleado por el CONCESIONARIO.
- Verificar que las excavaciones tengan las dimensiones y pendientes señaladas en el Proyecto u ordenadas por él.
- Vigilar la regularidad en la producción de los agregados, durante el período de ejecución de las obras.
- Supervisar la correcta aplicación del método aceptado, en cuanto a la elaboración y colocación de los agregados, la colocación del geotextil, la instalación de la tubería y la colocación de la capa de sello de filtro.
- Comprobar que los materiales por utilizar cumplan con los requisitos de calidad exigidos por la presente especificación.
- Efectuar ensayos de control sobre el geotextil, los agregados pétreos del filtro y el material de la capa de sello.

b. Calidad de los agregados del filtro

De cada procedencia de los agregados pétreos y para cualquier volumen previsto se tomarán cuatro muestras y de cada fracción de ellas se determinará el ensayo de Los Ángeles, cuyos resultados deberán satisfacer las especificaciones indicadas en la Subsección 509.03(a) (2) del EG-2013.

Durante la etapa de producción, el Regulador examinará las descargas de los acopios y ordenará el retiro de los agregados que, presenten restos de tierra vegetal, materia orgánica y tamaños superiores o inferiores al máximo y mínimo especificado. Además efectuará, cuando menos, una determinación de la granulometría por jornada de trabajo, que deberá cumplir con los requisitos especificados en la Subsección 509.03(a) (1) del EG-2013.

c. Calidad del geotextil

Cada despacho de geotextil deberá venir acompañado de una certificación del fabricante, que garantice que el producto satisface las exigencias de calidad indicadas en el Proyecto.



El Regulador, efectuará las pruebas especificadas y rechazará el geotextil si no cumple la calidad requerida.

d. Calidad del trabajo terminado

El Regulador aceptará el subdrén construido en zanjas cuyas dimensiones, alineamientos y pendientes se ajusten a los requerimientos del Proyecto y cuyos materiales y procedimientos de ejecución cumplan lo establecido en las presentes especificaciones.

3. Medición

La unidad de medida será el metro lineal (m), aproximado al decímetro, de subdrén concluido de acuerdo al Proyecto y aprobado por el Regulador.

513. A TUBO RANURADO DE PVC

1) Definición y condiciones generales

DEFINICIÓN

Se definen como tales los tubos de PVC de diámetro mínimo a considerar 200mm, tanto lisos, como ranurados y corrugado ranurado simple, que se utilicen como colectores de desagüe y como tuberías de drenaje.

CONDICIONES GENERALES

Generalmente se utiliza P.V.C., no plastificado como materia prima para su fabricación. Se entiende como P.V.C. no plastificado la resina de cloruro de polivinilo no plastificado, técnicamente puro (menos del uno por ciento (1 %) de impurezas) en una proporción del noventa y seis por ciento (96 %), exento de plastificantes. Podrá contener otros ingredientes tales como estabilizadores, lubricantes, modificadores de las propiedades finales y colorantes.

Las características físicas del material que constituye la pared de los tubos en el momento de su recepción en obra serán las de la tabla siguiente:

CARACTERÍSTICAS DEL MATERIAL	VALORES	MÉTODO DE ENSAYO	OBSERVACIONES
Densidad	De 1,35 a 1,46 t/m ³	UNE-EN ISO 1183-2: 2005	
Temperatura de Reblandecimiento	75 ° C	UNE-EN ISO 306:1997	Carga de ensayo de 1 kg
Resistencia a tracción Simple	50 N/mm ²	UNE-EN 1452-1:2000	El valor menor de las cinco probetas
Alargamiento a la rotura	80 por 100	UNE -EN1452-1 y 2: 2000	El valor menor de las cinco probetas

El Regulador podrá solicitar los Certificados del fabricante sobre las características de los tubos suministrados así como realizar los correspondientes ensayos de comprobación.

El tubo debe fabricarse a partir de una banda nervada del material citado cuyos bordes están conformados para ser engatillados. La banda se enrolla helicoidalmente formando el tubo del diámetro que se desee, mediante una máquina especial, que además de fijar



el diámetro, efectúa el encaje de los dos bordes de la banda y aplica sobre éstos un polimerizador que actúa como soldadura química.

2) Condiciones del proceso de ejecución

Los tubos se instalarán en una zanja cuyo ancho será cincuenta centímetros (50 cm) mayor que el diámetro nominal del tubo, a nivel de la generatriz superior.

Los tramos de tubo situados bajo la proyección de plataforma ferroviaria irán colocados sobre una solera de concreto en masa HM-20 de diez centímetros (10 cm) de espesor. En este tramo se recubrirá el tubo con veinte centímetros (20 cm) de concreto en masa HM-20 sobre la generatriz superior del mismo.

Fuera de este tramo la tubería apoyará sobre una cama de arena de diez centímetros (10 cm) de espesor y se rellenará con arena con un espesor de veinticinco centímetros (25 cm) por encima de la generatriz superior. El relleno se realizará según las prescripciones para relleno de zanjas.

Para los tubos ranurados se utilizará relleno con material filtrante con un espesor de veinticinco (25 cm) por encima de la generatriz superior. El relleno se realizará según las prescripciones para relleno de zanjas.

El entronque de los tubos con pozos, arquetas y boquillas de caños se realizará recibiendo el tubo con mortero, quedando enrasado su extremo con la cara interior de la arqueta, pozo o boquilla.

3) Medición

Se medirá por longitud (m) de tubo de pvc de diámetro 200 mm ranurado sobre cama de arena de 10 cm de espesor, revestida con geotextil y rellena con grava filtrante hasta 25 cm por encima del tubo y cierre de doble solapa del paquete filtrante realizado con el propio geotextil con parte proporcional de medios auxiliares colocado s/ cte-hs-5.

525. C NUEVA ESTRUCTURA ANTIHUAYCO

a) Definición de la Partida.

Esta unidad consistirá en la demolición de una antigua estructura antihuayco y la ejecución de una nueva estructura en su lugar.

b) Descripción de la Partida.

Esta partida comprende los trabajos a realizarse para la demolición de la antigua estructura antihuayco situada en el P.K. 93+470 de la vía férrea, que se encuentra dañada estructuralmente, y la ejecución de una nueva estructura antihuayco en su lugar.

c) Materiales referenciales a utilizar en la Partida.

Concreto $f'c \geq 21$ MPa con resistencia mínima característica a 28 días de 210 kg/cm².
Herramientas manuales.

d) Equipos referenciales.

Retroexcavadora s/oruga 80-110HP 0.5-1.3 Y, o similar.
Camión basculante de 12 t de carga de 162 CV, o similar.



Martillo neumático.
Grupo electrógeno de 400 kW, o similar.
Compresora eléctrica de 900-1000 pcm, o similar.
Plataforma elevadora sobre llantas.
Herramientas.

e) Modo de ejecución de la Partida.

Para la recogida y conducción de posibles huaycos durante la época de lluvias mediante estructuras antihuayco, se distinguen las siguientes fases de trabajo:

- Demolición de la antigua estructura antihuayco.
- Preparación del terreno. Comprende la excavación en todo tipo de terreno, el refino de taludes, la nivelación de pendiente de vértice del fondo y los agotamientos y drenajes provisionales que se precisen.
- Puesta en obra y acabado superficial de la estructura de mampostería mediante bloques de piedra de diámetro máximo de $\phi_{max} = 0.50$ m, unidos con concreto $f'c = 175$ kg/cm².
- Puesta en obra y acabado superficial de la losa encofrada con concreto para la conducción de posibles huaycos. El concreto a utilizar tendrá una $f'c = 210$ kg/cm².
- Puesta en obra y acabado superficial de los emboquillados de mampostería y las bajantes.
- También se incluirán las operaciones tendientes a mantener limpia la cuneta a lo largo de todas las fases de la obra.

f) Controles

El Regulador verificará la retirada completa de los materiales que componen la antigua estructura antihuayco y la ejecución de la nueva estructura.

Asimismo se verificará que el CONCESIONARIO coloque la señalización o demarcado necesario en las zonas de trabajo, verificando siempre que no se presente algún tipo de peligro para las personas involucradas en el trabajo en el momento de la ejecución del mismo.

1) Controles técnicos.

Se controlará la retirada de la zona de todos los materiales que componen la estructura demolida, mediante el uso de medios mecánicos convencionales, y la ejecución de la nueva estructura antihuayco según el proyecto.



Además, el Regulador podrá exigir al CONCESIONARIO el Certificado de Garantía relativo a la calidad de los materiales empleados para la fabricación de las nuevas estructuras antihuayco, en el que deberá constar:

El tipo y la resistencia característica en kg/cm² del concreto utilizado para la ejecución de la nueva estructura.



La calidad del acero para la ejecución de la losa de concreto armado

Dichos certificados deberán ser expedidos por el fabricante de los materiales indicados.

2) Controles de ejecución.

La CONCEDENTE de obra verificará la retirada completa de los materiales que componen la antigua estructura antihuayco y la ejecución de la nueva estructura.

Mediante inspección visual se comprobará la limpieza y desmantelación total de las estructuras.

3) Controles de calidad geométricos.

Deberán materializarse bases topográficas que permitan llevar a cabo el control de la estructura durante la construcción.

g) Aceptación de los trabajos.

El Regulador establecerá los criterios de aceptación de los trabajos en base a criterios técnicos, de ejecución y geométricos.

1) Basados en el control técnico.

Una vez verificado que los trabajos de demolición de las estructuras antiguas y la ejecución de las nuevas estructuras antihuayco se han ejecutado mediante medios mecánicos y manuales, sin dañar la plataforma y los taludes ferroviarios, los trabajos se podrán dar como técnicamente aprobados por el Regulador.

2) Basados en la ejecución.

Una vez verificado el desalojo y retirada del frente de trabajo de los materiales que componen la antigua estructura, y la correcta ejecución de las nuevas estructuras antihuayco según el proyecto, los trabajos de esta partida serán aprobados desde el punto de vista de su ejecución por el Regulador.

3) Basados en los controles de calidad geométricos.

Una vez verificada que la ejecución de las estructuras se ajustan en lo posible a los perfiles finales determinados en el proyecto, los trabajos se podrán dar como técnicamente aprobados por el Regulador.

h) Medición

Para la cuantificación del avance de la partida se tomará como medida la unidad (UND) realmente ejecutada en el periodo, en su posición original determinada dentro de las líneas indicadas en el Proyecto y aprobadas por el Regulador.

613.1 A RESTITUCION DE PLATAFORMA FERROVIARIA



Esta unidad consistirá en realizar todas las obras necesarias para la adecuación de la plataforma ferroviaria para permitir el paso de vehículos en las inmediaciones de la Estación de Huancayo (inicio del trazo).

613.2 A ADECUACION DEL VIARIO EN EL ENTORNO DE LA ESTACION DE CHILCA.



Esta unidad consistirá en la realización de todas las obras necesarias para la adecuación y reordenación del viario junto a la Estación de Chilca con objeto de minimizar las interferencias de los vehículos con la vía que da acceso a la estación, patios y talleres.

A.2. Drenaje Transversal

535. A CONSTRUCCIÓN DE ALCANTARILLAS

a) Definición de la Partida

Se define como drenaje transversal ejecutado in situ a la alcantarilla abierta en el terreno de concreto armado con encofrados sobre un lecho de asiento previamente preparado.

b) Descripción de la Partida

Las alcantarillas serán de concreto con resistencia específica $f'c=315 \text{ kg/cm}^2$. El concreto deberá presentar una consistencia seca, con un valor del cono de Abrams inferior a 4 cm.

La forma y dimensiones de las alcantarillas de concreto serán las diseñadas en el EDI correspondiente.

c) Materiales referenciales a utilizar en la Partida

Herramientas manuales referenciales.
Concreto Premezclado $f'c 315 \text{ Kg/cm}^2$.
Cemento Portland tipo I.
Arena Gruesa.
Piedra Chancada.
Agua.
Fierro corrugado ($f_y=4200 \text{ kg/cm}^2$).
Encofrados.

d) Equipos referenciales

Planta de Concreto.
Camiones Concreteros.
Minicargador.

e) Modo de ejecución de la Partida

Para la recogida y conducción de aguas superficiales, mediante cunetas de concreto ejecutadas in situ, se distinguen las siguientes fases de trabajo:

- Preparación del terreno. Comprende la excavación en todo tipo de terreno, el refino de taludes y túneles, la nivelación de pendiente de vértice del fondo y los agotamientos y drenajes provisionales que se precisen.
- Puesta en obra y acabado superficial del concreto. Este apartado también incluirá las operaciones tendentes a mantener limpias las alcantarillas a lo largo de todas las fases de la obra.

f) Controles

En este ítem se incluyen reglas de buena práctica para el control de esta partida.

Se controlará que los trabajos de ejecución de la partida se realicen adecuadamente, pudiendo rechazar los trabajos que no se encuentren bien realizados a criterio de la CONCEDENTE.

1) Controles técnicos

El Regulador podrá exigir al CONCESIONARIO el Certificado de Garantía, relativo a la calidad de los materiales empleados para la esta partida, en el que deberá constar:

- Resistencia específica del concreto en Kg/cm².
- Tamaño máximo de los agregados empleados.
- Tipo de cemento.

Dichos certificados deberá ser expedido por el fabricante de los materiales indicados.

Además, se comprobará la dosificación del concreto premezclado o de los componentes de la mezcla, así como la aplicación sobre el sustrato limpio.

El curado del concreto se deberá realizar en todas las superficies libres, por un período no inferior a siete (7) días y, de ser posible, se deberá prolongar hasta diez (10) días. Sin embargo, el Regulador podrá modificar dicho plazo, de acuerdo con los resultados obtenidos sobre muestras del concreto empleado en la construcción del muro.

Durante el tiempo de fraguado, el concreto deberá ser protegido contra el lavado por lluvia, la insolación directa, el viento y la humedad ambiente baja.

2) Controles de ejecución

La resistencia del concreto se medirá mediante ensayos de control normal. Se establecerán lotes de ensayo.

El Regulador podrá exigir, en todo momento, los resultados de todos los ensayos que se estime oportunos para garantizar la calidad del material con objeto de proceder a su recepción o rechazo.

3) Controles de calidad geométricos

La pendiente del fondo no podrá variar en más o en menos un cero dos por ciento (0,2%) de la indicada en Proyecto.

g) Aceptación de los trabajos

El Regulador establecerá los criterios de aceptación de los trabajos en base a criterios técnicos, de ejecución y geométricos.

1) Basados en el control técnico

Conforme a la lluvia o tormenta de diseño.

2) Basados en la ejecución

Conforme a los ensayos sobre el concreto ejecutados.

3) Basados en control geométrico

La forma y dimensiones de las alcantarillas de concreto serán las señaladas en los Planos o en su defecto según las indicaciones del Regulador.

h) Medición

Se medirán exclusivamente las cantidades correspondientes a las obras realizadas, de acuerdo al Proyecto y estas especificaciones.



Para la cuantificación del avance de la partida se tomará como medida la unidad (und) realmente ejecutada en el periodo, en su posición original determinada dentro de las líneas indicadas en el Proyecto y aprobadas por el Regulador.



534. A LIMPIEZA Y REHABILITACIÓN DE ALCANTARILLAS EXISTENTES

a) Definición de la Partida

Comprende la limpieza (de maleza, escombros, arbustos, etc.) y rehabilitación de las alcantarillas existentes en la vía, con la finalidad de lograr el eficiente drenaje transversal del Sistema.

b) Materiales referenciales a utilizar en la Partida

Los materiales obtenidos como resultado de estos trabajos, se depositarán en los lugares previstos para ello.

El volumen obtenido por esta labor no se depositará por ningún motivo en lugares donde interrumpa alguna vía transitada o zonas que sean utilizadas por la población como acceso a centros de importancia social, salvo si el Regulador lo apruebe por circunstancias de fuerza mayor.

d) Equipos

El equipo empleado para la ejecución de los trabajos de limpieza deberá ser compatible con los procedimientos de ejecución adoptados y requiere la aprobación previa del Regulador, teniendo en cuenta que su capacidad y eficiencia se ajuste al programa de ejecución de los trabajos y al cumplimiento de las exigencias de la especificación.

Los equipos que se empleen deben contar con adecuados sistemas de silenciadores, sobre todo si se trabaja en zonas vulnerables o se perturba la tranquilidad del entorno.

e) Modo de ejecución de la Partida

Los productos de desbroce y limpieza que puedan ser utilizados durante el desarrollo de las obras son propiedad de la entidad contratante y deberán acopiarse para su uso posterior, sin que se produzca deterioro en ellos. El CONCESIONARIO deberá hacerse cargo de la gestión de los productos de limpieza que no vayan a ser utilizados, ya sea realizando un tratamiento de los mismos o transportándolos a DME.

Los materiales provenientes de la limpieza, deberán ser retirados del lugar de los trabajos, transportados y depositados en los lugares establecidos en el proyecto o señalados por el Regulador, donde dichos materiales deberán ser enterrados convenientemente, de tal manera que la acción de los elementos naturales no pueda dejarlos al descubierto.

Para el traslado de estos materiales los vehículos deberán estar cubiertos con una lona de protección, con la seguridad respectiva, a fin de que éstas no se dispersen accidentalmente durante el trayecto a la zona de disposición de desechos previamente establecido por la autoridad competente, así como también es necesario aplicar las normas y disposiciones legales vigentes. Los materiales excedentes por ningún motivo deben ser dispuestos sobre cursos de agua (escorrentía o freática), debido a la contaminación de las aguas, seres vivos e inclusive puede modificar el microclima. Por otro lado, tampoco deben ser dispuestos de manera que altere el paisaje natural.

La materia vegetal inservible y los demás desechos deberán ser transportados a depósitos de materiales excedentes o plantas de tratamiento, que deberán estar indicados en el Proyecto o, en su defecto, aprobados por el Regulador.



Por ningún motivo se permitirá que los materiales de desecho se incorporen en los terraplenes, ni disponerlos a la vista en las zonas o fajas laterales reservadas para la vía, ni en sitios donde puedan ocasionar perjuicios ambientales.

h) Medición

La unidad de medida será por unidad (und) de alcantarilla.

A.3. Drenaje Longitudinal

521. A CONSTRUCCIÓN DE CUNETAS

a) Definición de las obras

Se define como cuneta de concreto ejecutada in situ a la cuneta abierta en el terreno y revestida de concreto, de acuerdo a diseño en el EDI correspondiente, cuya finalidad será lograr el eficiente drenaje longitudinal del Sistema.

b) Descripción de la Partida

Las cunetas serán de concreto con resistencia específica $f_c'=210 \text{ kg/cm}^2$, fabricados con agregados procedentes de machaqueo, cuyo tamaño máximo será de veinte milímetros (20 mm) y cemento Portland. El concreto deberá presentar una consistencia seca, con un valor del cono de Abrams inferior a 4 cm. La forma y dimensiones de las cunetas de concreto serán las señaladas en los Planos.

La sección transversal de las cunetas curvas será la misma que las rectas, y su directriz se ajustará a la curva del elemento constructivo en que vayan a ser colocadas.

c) Materiales propuestos a utilizar en la Partida

Herramientas manuales.

Concreto Premezclado $f'c \ 210 \text{ Kg/cm}^2$.

Cemento Portland tipo I o mejor

Arena Gruesa.

Piedra Chancada.

Agua.

d) Equipos referenciales

Planta de Concreto.

Camiones Concreteros.

Minicargador.

e) Modo de ejecución de la Partida

Para la recogida y conducción de aguas superficiales, mediante cunetas de concreto ejecutadas in situ, se distinguen las siguientes fases de trabajo:



- Preparación del terreno. Comprende la excavación en todo tipo de terreno, el refino de taludes y túneles, la nivelación de pendiente de vértice del fondo y los agotamientos y drenajes provisionales que se precisen.
- Puesta en obra y acabado superficial del concreto. Este apartado también incluirá las operaciones tendientes a mantener limpia la cuneta a lo largo de todas las fases de la obra.

f) Controles

En este ítem se incluyen reglas de buena práctica para el control de esta partida. Buena parte de las características de los sistemas de drenaje se alcanzan, además de por las de los materiales empleados, por una cuidada ejecución del mismo.

Se controlará que los trabajos de ejecución de la partida se realicen adecuadamente, pudiendo rechazar los trabajos que no se encuentren bien realizados a criterio del Regulador.

Controles técnicos

El Regulador podrá exigir al CONCESIONARIO el Certificado de Garantía, relativo a la calidad de los materiales empleados para la fabricación de las cunetas de drenaje, en el que deberá constar:

- Resistencia específica del concreto en Kg/cm².
- Tamaño máximo de los agregados empleados.
- Tipo de cemento.

Dichos certificados deberá ser expedido por el fabricante de los materiales indicados.

Además, se comprobará la dosificación del concreto premezclado o de los componentes de la mezcla, así como la aplicación sobre el sustrato limpio.

El curado del concreto se deberá realizar en todas las superficies libres, por un período no inferior a siete (7) días y, de ser posible, se deberá prolongar hasta diez (10) días. Sin embargo, el Regulador podrá modificar dicho plazo, de acuerdo con los resultados obtenidos sobre muestras del concreto empleado en la construcción del muro.

Durante el tiempo de fraguado, el concreto deberá ser protegido contra el lavado por lluvia, la insolación directa, el viento y la humedad ambiente baja.

Controles de ejecución

La resistencia del concreto se medirá mediante ensayos de control normal. Se establecerán lotes de ensayo como máximo cada 100 m de cuneta.

Controles de calidad geométricos

La pendiente del fondo no podrá variar en más o en menos un cero dos por ciento (0,2%) de la indicada en Proyecto.

g) Aceptación de los trabajos

El Regulador establecerá los criterios de aceptación de los trabajos en base a criterios técnicos y de ejecución.

Basados en el control técnico

Conforme a la lluvia o tormenta de diseño.

Basados en la ejecución



Conforme a los ensayos sobre el concreto ejecutados.

Basados en control geométrico

Para la aceptación de los distintos tramos de cuneta se controlará sus dimensiones cada cien (100) metros y en los puntos inicial y final, mediante una plantilla con la sección tipo permitiéndose unas tolerancias respecto a las dimensiones teóricas de más o menos dos centímetros (2 cm).

h) Medición

La medición de esta actividad se realizará en metros lineales (m) realmente ejecutados de cunetas.

A.4. Defensas ribereñas

220. D ENROCADO O ESCOLLERA SECA ADOSADA AL TALUD

a) Definición de la Partida.

Enrocado de protección seco para defensa ribereña en el pie del talud, para la protección de los taludes inferiores de la plataforma.

b) Descripción de la Partida.

Se entienden por muros secos para defensa ribereña, los constituidos por bloques de roca irregulares, de forma poliédrica, sin labrar y de gran tamaño ubicados en el río Mantaro y el río Ichu (en las zonas identificadas en el EDI correspondiente), que se colocan uno a uno mediante maquinaria específica, con funciones de protección o sostenimiento de los taludes.

c) Materiales referenciales a utilizar en la Partida.

Los bloques de roca deben provenir de macizos sanos, de canteras, préstamos, o de las excavaciones de la propia obra y se obtendrán mediante voladuras. Las propiedades más relevantes de los bloques se clasifican en tres grupos: geométricas, físicas y por último, químicas y de durabilidad:

- Propiedades Geométricas o Granulometría o Forma o Proporción de superficies trituradas o rotas.
- Requisitos Físicos o Densidad Seca o Resistencia a Compresión Simple o Integridad de los bloques o Resistencia a la Fragmentación.
- Requisitos Químicos y de durabilidad o Estabilidad Química o Estabilidad frente a la inmersión en agua o Estabilidad frente a los ciclos humedad-sequedad o Absorción de Agua o Resistencia a Congelación y deshielo o Resistencia a la cristalización de las sales o Efecto Sonnenbrand.

d) Equipos referenciales

Pala cargadora sobre cadenas de 1,7 m³ de capacidad, o similar.

Camión de 400 HP de 32-36 t, o similar.

Retroexcavadora-cargadora 70 HP, o similar.



Camión Volquete 15 m³, o similar.

Herramientas.

e) Modo de ejecución de la Partida.

En lo relativo a la fundación de los muros se comprobará que el talud o ladera esté en condiciones adecuadas: superficie regular, ausencia de salientes, afloramiento de aguas, etc.

Se limpiarán los materiales extraños, se captarán el material surgido y se refinará la excavación hasta dejar superficies regulares. Se debe excavar la cimentación hasta la cota definida en el proyecto, siendo recomendable una profundidad mínima de 1 m.

El fondo de excavación de la cimentación se ejecutará con una contrainclinación respecto a la horizontal de valor aproximado 3H:1V, lo que facilita la colocación de las siguientes hiladas de bloques.

Una vez efectuada la excavación del cimiento, se debe colocar el enrocado en su interior, hasta alcanzar aproximadamente la cota del terreno natural en el intradós.

En todas las fases de la construcción del muro y en particular en la ejecución del cuerpo del mismo, deberá contarse con un operario auxiliar que asista al maquinista en la selección y colocación de cada bloque, así como en la materialización de la geometría del muro: para ello deberá ir provisto de cinta métrica y escuadra con nivel. Este trabajo deberá ser revisado por medio de equipos topográficos. Durante la colocación de los bloques, el operario auxiliar comprobará que cada uno de ellos cumple las características especificadas en el proyecto, que se puedan verificar visualmente. Las piedras de escollera que conforman el cuerpo del muro se colocarán procurando su propia estabilidad y la materialización de una contrainclinación en torno al 3H:1V, lo cual tiene una repercusión directa en la estabilidad del muro y dificulta una eventual caída de piedras tanto durante la construcción como durante su vida útil.

Los bloques se colocarán formando un entramado tridimensional que dote al conjunto de la máxima trabazón posible. Resulta recomendable alternar orientaciones de bloques en que la dimensión mayor sea paralela al paramento con otras en que su longitud mayor esté orientada del extradós (o trasdós) al intradós.

La sección transversal del muro debe estar constituida por bloques del mismo huso granulométrico. Se tratará de evitar que los contactos entre bloques de una hilada coincidan, según secciones por planos verticales, con los de la hilada inferior, impidiendo la formación de columnas de bloques. También debe tratar de evitarse la formación de filas horizontales de bloques es decir, las sucesivas hiladas deberán buscar la máxima imbricación que sea posible con las inmediatamente superior e inferior. Además debe materializarse la contrainclinación de los bloques sobre planos normales al paramento visto.

Cuando la altura del muro exceda de la que puede alcanzarse con la maquinaria disponible, puede que sea necesario tener que recurrir a la ejecución de un relleno provisional (generalmente un caballón de tierras) frente al paramento visto, que sirva como plataforma de trabajo.

Los aspectos a controlar en cada muro dependerán de factores relativos a su ubicación, etapas constructivas, importancia y geometría de la obra, etc.



f) Controles

En este ítem se incluyen reglas de buena práctica para el control de los muros de enrocado seco para defensa ribereña. Buena parte de las características del muro se alcanzan, además de por las de los materiales empleados, por una cuidada ejecución del mismo.

Se controlará que los trabajos de ejecución de los muros se realicen adecuadamente, pudiendo rechazar los trabajos que no se encuentren bien realizados a criterio del Regulador.

Asimismo se verificará que el CONCESIONARIO coloque la señalización o demarcado necesario en las zonas de trabajo, verificando siempre que no se presente algún tipo de peligro para las personas involucradas en el trabajo en el momento de la ejecución del mismo.

1) Controles técnicos.

Se recomienda efectuar un seguimiento topográfico periódico, al menos de la coronación. Para ello, puede resultar adecuada la materialización de una superficie plana en la misma, preferiblemente de concreto, sobre la que ubicar las correspondientes referencias topográficas. En ciertos casos, también puede resultar conveniente el seguimiento topográfico de referencias dispuestas al pie o sobre el paramento visto del muro.

2) Controles de ejecución.

Debe verificarse la correcta colocación de cada uno de los bloques, tratando de obtener la máxima trabazón entre ellos y el mínimo volumen de huecos posible.

3) Controles de calidad geométricos.

Deberán materializarse bases topográficas que permitan llevar a cabo el control del muro durante la construcción. Particularmente importante resulta el control topográfico de la alineación e inclinación. El operario auxiliar comprobará en cada hilada, por medio de cinta métrica y escuadra con nivel, la inclinación del intradós, el espesor, la contrainclinación de las hiladas y su correcto apoyo.

g) Aceptación de los trabajos.

El Regulador establecerá los criterios de aceptación de los trabajos en base a criterios técnicos, de ejecución y geométricos.



1) Basados en el control técnico.

Una vez verificado que los trabajos de ejecución de los muros de enrocado seco para defensa ribereña se han ejecutado mediante medios mecánicos, los trabajos se podrán dar como técnicamente aprobados por el Regulador.



2) Basados en la ejecución.

Una vez verificada la correcta ejecución de los muros de enrocado seco para defensa ribereña, los trabajos de esta partida serán aprobados desde el punto de vista de su ejecución por el Regulador.

3) Basados en los controles de calidad geométricos.

Una vez verificada que la ejecución de los muros de enrocado seco para defensa ribereña se ajustan en lo posible a los perfiles finales determinados en el proyecto, los trabajos se podrán dar como técnicamente aprobados por el Regulador.

h) Medición.

Se medirán exclusivamente las cantidades correspondientes a las obras realizadas, de acuerdo al Proyecto y estas especificaciones.

Para la cuantificación del avance de la partida, la medición es por metro cubico (m^3), aplicado sobre la superficie de los trabajos a realizarse verificada en los planos.

220. A ENROCADO DE CONCRETO CICLÓPEO PARA DEFENSA RIBEREÑA

a) Definición de la Partida.

Enrocado de protección de concreto ciclópeo para defensa ribereña en el pie del talud, para la protección de los taludes inferiores de la plataforma.

b) Descripción de la Partida.

Se entienden por muros de concreto ciclópeo para defensa ribereña, los constituidos por bloques de roca irregulares, de forma poliédrica, sin labrar y de gran tamaño ubicados en el río Mantaro y el río Ichu (en las zonas identificadas en el EDI correspondiente), que se colocan uno a uno mediante maquinaria específica sobre una capa de mezcla de concreto en un tiempo no mayor a 15 minutos de su colocación, con funciones de protección o sostenimiento de los taludes.

c) Materiales referenciales a utilizar en la Partida.

Los bloques de roca deben provenir de macizos sanos, de canteras, préstamos, o de las excavaciones de la propia obra y se obtendrán mediante voladuras. Las propiedades más relevantes de los bloques se clasifican en tres grupos: geométricas, físicas y por último, químicas y de durabilidad:

- Propiedades Geométricas o Granulometría o Forma o Proporción de superficies trituradas o rotas.
- Requisitos Físicos o Densidad Seca o Resistencia a Compresión Simple o Integridad de los bloques o Resistencia a la Fragmentación.
- Requisitos Químicos y de durabilidad o Estabilidad Química o Estabilidad frente a la inmersión en agua o Estabilidad frente a los ciclos humedad-sequedad o Absorción de Agua o Resistencia a Congelación y deshielo o Resistencia a la cristalización de las sales o Efecto Sonnenbrand.

En cuanto al concreto a utilizar en el enrocado de protección, será de tipo $f'c \geq 21$ MPa, con resistencia mínima característica a 28 días de 210 kg/cm^2 .

d) Equipos referenciales.

Pala cargadora sobre cadenas de $1,7 \text{ m}^3$ de capacidad, o similar.

Camión de 400 HP de 32-36 t, o similar.

Amasadora
Herramientas.

e) Modo de ejecución de la Partida.

En lo relativo a la fundación de los muros se comprobará que el talud o ladera esté en condiciones adecuadas: superficie regular, ausencia de salientes, afloramiento de aguas, etc. Se limpiarán los materiales extraños, se captarán los afloramientos de agua y se refinará la excavación hasta dejar superficies regulares. Se debe excavar la cimentación hasta la cota definida en el proyecto, siendo recomendable una profundidad mínima de 1 m. El fondo de excavación de la cimentación se ejecutará con una contrainclinación respecto a la horizontal de valor aproximado 3H:1V, lo que facilita la colocación de las siguientes hiladas de bloques.

Una vez efectuada la excavación del cimientado, se debe colocar el enrocado en su interior, hasta alcanzar aproximadamente la cota del terreno natural en el intradós. Posteriormente, se deberá proceder al vertido de concreto de baja resistencia, de forma que se rellenen los huecos existentes entre los bloques de escollera. El volumen de concreto a verter suele estar comprendido entre 275-350 l/m³. El proceso de botar concreto es imprescindible para considerar el cimientado como un elemento rígido.

El proceso de botar concreto en la fundación normalmente se efectúa en dos fases: en la primera se rellena la práctica totalidad del cimientado y la superficie resultante debe estar conformada por caras rugosas de bloques pétreos en la mayor proporción posible, recomendándose que sobresalgan 15-20 cm de la superficie a ejecutar, para garantizar un mejor contacto con la primera hilada de bloques del cuerpo del muro, que debe presentar una contrainclinación en torno al 3H:1V. En la segunda fase el concreto deberá enrasar con la cota del terreno natural en el intradós y habrá de comprobarse que la superficie final no tenga puntos bajos ni constituya un lugar de acumulación de aguas, para lo que se debe dotar al plano superior del cimientado de una ligera pendiente.

En todas las fases de la construcción del muro y en particular en la ejecución del cuerpo del mismo, deberá contarse con un operario auxiliar que asista al maquinista en la selección y colocación de cada bloque, así como en la materialización de la geometría del muro: para ello deberá ir provisto de cinta métrica y escuadra con nivel. En caso de ser necesario se colocarán encofrados en el intradós. Este trabajo deberá ser revisado por medio de equipos topográficos. Durante la colocación de los bloques, el operario auxiliar comprobará que cada uno de ellos cumple las características especificadas en el proyecto, que se puedan verificar visualmente. Las piedras de escollera que conforman el cuerpo del muro se colocarán procurando su propia estabilidad y la materialización de una contrainclinación en torno al 3H:1V, lo cual tiene una repercusión directa en la estabilidad del muro y dificulta una eventual caída de piedras tanto durante la construcción como durante su vida útil.

Los bloques se colocarán formando un entramado tridimensional que dote al conjunto de la máxima trabazón posible. Resulta recomendable alternar orientaciones de bloques en que la dimensión mayor sea paralela al paramento con otras en que su longitud mayor esté orientada del extradós (o trasdós) al intradós.

La sección transversal del muro debe estar constituida por bloques del mismo huso granulométrico. Se tratará de evitar que los contactos entre bloques de una hilada coincidan, según secciones por planos verticales, con los de la hilada inferior, impidiendo la formación de columnas de bloques. También debe tratarse de evitarse la formación de filas horizontales de bloques es decir, las sucesivas hiladas deberán buscar la máxima imbricación que sea posible con las inmediatamente superior e inferior. Además debe materializarse la contrainclinación de los bloques sobre planos normales al paramento visto.

Cuando la altura del muro exceda de la que puede alcanzarse con la maquinaria disponible, puede que sea necesario tener que recurrir a la ejecución de un relleno



provisional (generalmente un caballón de tierras) frente al paramento visto, que sirva como plataforma de trabajo.

Los aspectos a controlar en cada muro dependerán de factores relativos a su ubicación, etapas constructivas, importancia y geometría de la obra, etc.

f) Controles

En este ítem se incluyen reglas de buena práctica para el control de los muros de enrocado de concreto ciclópeo para defensa ribereña. Buena parte de las características del muro se alcanzan, además de por las de los materiales empleados, por una cuidada ejecución del mismo.

Se controlará que los trabajos de ejecución de los muros se realicen adecuadamente, pudiendo rechazar los trabajos que no se encuentren bien realizados a criterio de la Regulador.

Así mismo se verificará que el Regulador coloque la señalización o demarcado necesario en las zonas de trabajo, verificando siempre que no se presente algún tipo de peligro para las personas involucradas en el trabajo en el momento de la ejecución del mismo.

1) Controles técnicos.

Se recomienda efectuar un seguimiento topográfico periódico, al menos de la coronación. Para ello, puede resultar adecuada la materialización de una superficie plana en la misma, preferiblemente de concreto, sobre la que ubicar las correspondientes referencias topográficas. En ciertos casos, también puede resultar conveniente el seguimiento topográfico de referencias dispuestas al pie o sobre el paramento visto del muro.

Además, el Regulador podrá exigir al CONCESIONARIO el Certificado de Garantía relativo a la calidad de los materiales empleados para la fabricación del enrocado de protección de concreto ciclópeo para defensa ribereña, en el que deberá constar:

El tipo y la resistencia característica en kg/cm^2 del concreto utilizado para la unión de los bloques de roca.

Dicho certificado deberá ser expedido por el fabricante de los materiales indicados.

2) Controles de ejecución.

Debe verificarse la correcta colocación de cada uno de los bloques, tratando de obtener la máxima trabazón entre ellos y el mínimo volumen de huecos posible.

3) Controles de calidad geométricos.

Deberán materializarse bases topográficas que permitan llevar a cabo el control del muro durante la construcción. Particularmente importante resulta el control topográfico de la alineación e inclinación. El operario auxiliar comprobará en cada hilada, por medio de cinta métrica y escuadra con nivel, la inclinación del intradós, el espesor, la contrainclinación de las hiladas y su correcto apoyo.

g) Aceptación de los trabajos.



El Regulador establecerá los criterios de aceptación de los trabajos en base a criterios técnicos, de ejecución y geométricos.

- 1) Basados en el control técnico.

Una vez verificado que los trabajos de ejecución de los muros de enrocado de concreto ciclópeo para defensa ribereña se han ejecutado mediante medios mecánicos, los trabajos se podrán dar como técnicamente aprobados por el Regulador.

- 2) Basados en la ejecución.

Una vez verificada la correcta ejecución de los muros de enrocado de concreto ciclópeo para defensa ribereña, los trabajos de esta partida serán aprobados desde el punto de vista de su ejecución por el Regulador.

- 3) Basados en los controles de calidad geométricos.

Una vez verificada que la ejecución de los muros de enrocado de concreto ciclópeo para defensa ribereña se ajustan en lo posible a los perfiles finales determinados en el proyecto, los trabajos se podrán dar como técnicamente aprobados por el Regulador.

- h) Medición.

Se medirán exclusivamente las cantidades correspondientes a las obras realizadas, de acuerdo al Proyecto y estas especificaciones.

Para la cuantificación del avance de la partida, la medición es por metro cúbico (m³), aplicado sobre la superficie de los trabajos a realizarse verificada en los planos.

A.5. Protección de taludes

218. A DESQUINCHE CON EQUIPO

- a) Definición de la Partida.

En esta partida se incluyen las operaciones de desquinche de los taludes con medios mecánicos.

- b) Descripción de la Partida.

Esta actividad comprenderá la limpieza de todo el material rocoso que sea susceptible de desprenderse o caer sobre la plataforma, tanto en la etapa de rehabilitación, como en la de operación de la línea de ferrocarril Huancayo-Huancavelica.

Esta actividad involucra principalmente a la cuadrilla de personal que realizará la actividad dentro de las medidas de seguridad que establece el proyecto.

- c) Equipos referenciales.

Cargador Frontal 966, o similar.
Excavadora con Martillo Hidráulico.
Camión Volquete 15 m³, o similar.
Grupo electrógeno de 400 kW, o similar.
T-Bobcat.



d) **Modo de ejecución de la Partida.**

El CONCESIONARIO deberá usar métodos y técnicas apropiados para que las superficies reales de desquinche constituyan contornos aproximadamente regulares, así como para evitar deterioros significativos del contorno.

Se realizará un primer perfilado con cazo provisto de dientes, eliminando después salientes y bloques de estabilidad dudosa con martillo hidráulico, barras, etc.

La operación de perfilado estará siempre vigilada por un profesional experto evitando en todo momento que se produzca el descalce de bloques y el aumento de irregularidades en la sección del talud, que repercutan desfavorablemente en la estabilidad del mismo.

e) **Controles**

Las excavaciones se efectuarán con equipos mecánicos, de acuerdo a lo estipulado en los planos de Obras Civiles y Diseño Geométrico de los taludes.

1) **Controles técnicos.**

El Regulador indicará los límites de las zonas en las que se realizarán los perfilados y desquinches.

2) **Controles de ejecución.**

El CONCESIONARIO deberá usar métodos y técnicas apropiados para que las superficies reales de desquinche constituyan contornos aproximadamente regulares, así como para evitar deterioros significativos del contorno del talud.

3) **Controles de calidad geométricos.**

El desquinche se efectuará de acuerdo a la geometría de los planos de taludes.

Para ello se realizarán controles topográficos que permitan al CONCESIONARIO mantener un control permanente de los alineamientos y niveles.

Si los procedimientos empleados por el CONCESIONARIO producen sobre-excavaciones sucesivas (mayores de treinta centímetros), deterioros del contorno u otras anomalías, deberán introducirse de inmediato los cambios necesarios hasta lograr resultados satisfactorios.

f) **Aceptación de los trabajos.**

El Regulador establecerá los criterios de aceptación de los trabajos en base a criterios técnicos, de ejecución y geométricos.

1) **Basados en el control técnico.**

El Regulador aprobará si los métodos y técnicas utilizados por el CONCESIONARIO son los apropiados para que las superficies reales de desquinche constituyan contornos aproximadamente regulares, así como para evitar deterioros significativos del contorno del talud.

2) **Basados en la ejecución.**

Con los informes de control técnico de ejecución del desquinche, el Regulador verificará mediante control topográfico y geotécnico que los trabajos ejecutados se corresponden con los planos, y que no se ha dañado en exceso el terreno.



3) Basados en los controles de calidad geométricos.
Mediante inspección visual se comprobará la ejecución según el proyecto.

g) Medición.

La unidad de medición será metro cuadrado (m²) realmente ejecutados, aproximado al décimo de metro cuadrado en su posición original determinado dentro de las líneas indicadas en el Proyecto y aprobadas por el Regulador.

521. C ZANJAS DE CORONACIÓN DE SECCIÓN VARIABLE

a) Definición de la Partida.

Construcción de cuneta de drenaje de coronación de talud revestida de concreto.

b) Materiales referenciales a utilizar en la Partida.

Los materiales para las cunetas revestidas deberán satisfacer los siguientes requerimientos:

a. Concreto

El concreto será de la clase definida en el Proyecto o aprobado por el Regulador.

b. Material de relleno para el acondicionamiento de la superficie

Todos los materiales de relleno requeridos para el acondicionamiento de las cunetas, serán seleccionados de los cortes adyacentes o de las fuentes de materiales indicados en el Proyecto y aprobados por el Regulador.

c. Sellante para juntas

Para el sello de las juntas se empleará material asfáltico o premoldeado, cuyas características se establecen en las especificaciones AASHTO M-89, M-33, M-153 y M-30

d. Traslado de concreto y material de relleno

Desde la zona de préstamo al lugar de las obras, se deberá humedecer adecuadamente los materiales y cubrirlos con una lona para evitar emisiones de material particulado.

Los montículos de material almacenados temporalmente se cubrirán con lonas impermeables, para evitar el arrastre de partículas a la atmósfera y a cuerpos de agua cercanos.

c) Equipos.

Es aplicable todo lo que resulta pertinente de la Subsección 503.05 del EG-2013, y además, se deberá disponer de elementos para su conformación, para la excavación, carga y transporte de los materiales, así como equipos manuales de compactación.

d) Modo de ejecución de la Partida.

Acondicionamiento de la cuneta en tierra



El CONCESIONARIO deberá acondicionar la cuneta en tierra, de acuerdo con las secciones, pendientes transversales y cotas indicadas en el Proyecto o aprobadas por el CONCEDENTE.

Los procedimientos para cumplir con esta actividad incluyen la conformación, suministro, colocación y compactación de los materiales de relleno que se requieran, para obtener la sección típica prevista en el Proyecto. Dichos procedimientos deben estar de acuerdo con lo estipulado en la Subsección 501.04 del EG-2013.

Se deberá tener en consideración los residuos que generen las obras de excavación y depositar los excedentes en lugares de disposición final (DME). Se debe proteger la excavación contra derrumbes que puedan desestabilizar los taludes y laderas naturales, provocando la caída del material.

Colocación de encofrados

Acondionadas las cunetas en tierra, el CONCESIONARIO instalará los encofrados de manera que las cunetas queden construidas con las secciones y espesores señalados en el Proyecto o aprobados por el Regulador.

Para las labores de encofrado se utilizarán madera, aserradas, de acuerdo a las dimensiones indicadas en el Proyecto.

Elaboración del concreto

El CONCESIONARIO deberá obtener los materiales y diseñar la mezcla de concreto, elaborarla con la resistencia exigida, transportarla y entregarla, conforme se establece en la Subsección 503.09 del EG-2013.

Construcción de la cuneta

Previo el retiro de cualquier materia extraña o suelta que se encuentre sobre la superficie de la cuneta en tierra, se procederá a colocar el concreto comenzando por el extremo inferior de la cuneta y avanzando en sentido ascendente de la misma.

Durante la construcción, se deberán dejar juntas a los intervalos y con la abertura que indiquen el Proyecto o apruebe el Regulador. Sus bordes serán verticales y normales al alineamiento de la cuneta.

El concreto deberá ser compactado y curado conforme lo establecen las Subsecciones 503.10(i) del EG-2013.

El CONCESIONARIO deberá nivelar cuidadosamente las superficies para que la cuneta quede con las verdaderas formas y dimensiones indicadas en el Proyecto.

El material excedente de la construcción de la cuneta, será depositado en los DME adecuados a este tipo de residuos, según se indica en la Sección 209 del EG-2013.

g) Aceptación de los trabajos.

En adición a los descritos en la Subsección 503.11(a) del EG-2013, el Regulador deberá exigir que las cunetas en tierra queden correctamente acondicionadas, antes de colocar el encofrado y vaciar el concreto.



En relación con la calidad del cemento, agua, agregados y eventuales aditivos y productos químicos de curado, se aplicarán los criterios expuestos en las Subsecciones 503.02; 503.03(a); 503.03(b); 503.03(d) y 503.03(e) del EG-2013 respectivamente.

En cuanto a la calidad del producto terminado, el Regulador sólo aceptará cunetas cuya forma y dimensión corresponda a la indicada en el Proyecto o aprobadas por él.

Tampoco aceptará trabajos terminados con depresiones excesivas, traslapes desiguales o variaciones apreciables en la sección de la cuneta, que impidan el normal escurrimiento de las aguas superficiales. Las deficiencias superficiales serán corregidas por el CONCESIONARIO, a su cuenta, costo y riesgo.

La evaluación de los trabajos de "Cunetas revestidas en Concreto" se efectuará de acuerdo a lo indicado en las Subsecciones 04.11 del EG-2013.

Los ensayos y frecuencias de control son lo establecido en Tabla 503-03 del EG-2013.

Además el Regulador efectuará los siguientes controles:

- Verificar el estado y funcionamiento del equipo a ser utilizado por el CONCESIONARIO.
- Verificar que se realice el traslado de los excedentes a los lugares de disposición final de desechos. Así también, verificará que se limpie el lugar de trabajo y los lugares que hayan sido contaminados.
- En el caso de las cunetas y otras obras de drenaje que confluyen directamente a un río o quebrada, se deberán realizar obras civiles para decantar los sedimentos.
- Verificar se cumplan con las demás consideraciones ambientales incluidas en esta sección.

h) Medición.

La unidad de medida será el metro lineal (m), aproximado al décimo de metro, de cuneta satisfactoriamente elaborada y terminada, de acuerdo con la sección transversal, cotas y alineamientos indicados en el Proyecto y aprobadas por el Regulador.

525. B MURO DE PLATAFORMA, ALTURA VARIABLE

a) Definición de la Partida.

Esta partida consiste en realizar trabajos de construcción de muros para la protección de la plataforma ferroviaria.

b) Descripción de la Partida.

La presente partida hace referencia al proceso de ejecución de los muros de plataforma, para la protección de la cara del talud o ampliación de la plataforma ferroviaria. Las rocas a utilizar para la construcción de estos muros serán rocas no evolutivas, con peso mínimo de 300 kg.

El concreto para la unión de las rocas será de tipo $f'c \geq 21$ MPa, con resistencia mínima característica a 28 días de 210 kg/cm^2 .

c) Materiales referenciales a utilizar en la Partida.

Roca no evolutiva con peso mínimo 300 kg.



Concreto $f'c \geq 21$ MPa con resistencia mínima característica a 28 días de 210 kg/cm².

Herramientas manuales.

d) Equipos referenciales.

Pala cargadora sobre cadenas, o similar.

Camión de 400 HP, de 32-36 t, o similar.

Herramientas.

e) Modo de ejecución de la Partida.

Este muro de protección de la plataforma se construirá con espesor variable que oscilará entre 6.0 m en la base y 1.0 m en la coronación a la cota de la plataforma ferroviaria. La altura también es variable entre 1 y 9 m.

En lo relativo a la fundación de los muros se comprobará que el talud o ladera esté en condiciones adecuadas: superficie regular, ausencia de salientes, afloramiento de aguas, etc. Se limpiarán los materiales extraños, se captarán los afloramientos de agua y se refinará la excavación hasta dejar superficies regulares. Se debe excavar la cimentación hasta la cota definida en el proyecto. El fondo de excavación de la cimentación se ejecutará para los muros Tipo II (según planos de tratamiento de taludes, Informe N°5) con una contrainclinación respecto a la horizontal de valor aproximado 3H:1V, lo que facilita la colocación de las siguientes hiladas de bloques.

Los bloques se colocarán formando un entramado tridimensional que dote al conjunto de la máxima trabazón posible. Resulta recomendable alternar orientaciones de bloques en que la dimensión mayor sea paralela al paramento con otras en que su longitud mayor esté orientada del extradós (o trasdós) al intradós.

f) Controles

En este ítem se incluyen reglas de buena práctica para el control de los muros de protección de plataforma. Buena parte de las características del muro se alcanzan, además de por las de los materiales empleados, por una cuidada ejecución del mismo.

Se controlará que los trabajos de ejecución de los muros se realicen adecuadamente, pudiendo rechazar los trabajos que no se encuentren bien realizados a criterio del Regulador.

Así mismo se verificará que el CONCESIONARIO coloque la señalización o demarcado necesario en las zonas de trabajo, verificando siempre que no se presente algún tipo de peligro para las personas involucradas en el trabajo en el momento de la ejecución del mismo.

1) Controles técnicos.

Se recomienda efectuar un seguimiento topográfico periódico, al menos de la coronación. Para ello, puede resultar adecuada la materialización de una superficie plana en la misma, preferiblemente de concreto, sobre la que ubicar las correspondientes referencias topográficas. En ciertos casos, también puede resultar conveniente el seguimiento topográfico de referencias dispuestas al pie o sobre el paramento visto del muro.



Además, el Regulador podrá exigir al CONCESIONARIO el Certificado de Garantía relativo a la calidad de los materiales empleados para la fabricación del muro de mampostería, en el que deberá constar:

El tipo y la resistencia característica en kg/cm² del concreto utilizado para la unión de las rocas.

Dicho certificado deberá ser expedido por el fabricante de los materiales indicados.

2) Controles de ejecución.

Debe verificarse la correcta colocación de cada uno de los elementos del muro, tratando de obtener la máxima trabazón entre ellos.

3) Controles de calidad geométricos.

Deberán materializarse bases topográficas que permitan llevar a cabo el control del muro durante la construcción. Particularmente importante resulta el control topográfico de la alineación e inclinación. El operario auxiliar comprobará en cada hilada, por medio de cinta métrica y escuadra con nivel, la inclinación del intradós, el espesor, la contra inclinación de las hiladas (en el caso de los muros Tipo II) y su correcto apoyo.

g) Aceptación de los trabajos.

El Regulador establecerá los criterios de aceptación de los trabajos en base a criterios técnicos, de ejecución y geométricos.

1) Basados en el control técnico.

Una vez verificado que los materiales empleados para la fabricación de los muros de mampostería cumplen todos los requisitos de calidad, los trabajos se podrán dar como técnicamente aprobados por el Regulador.

2) Basados en la ejecución.

Una vez verificada la correcta ejecución de los muros de protección, los trabajos de esta partida serán aprobados desde el punto de vista de su ejecución por el Regulador.

3) Basados en el control geométrico.

Una vez verificada que la ejecución de los muros de protección de la plataforma se ajustan en lo posible a los perfiles finales determinados en el proyecto, los trabajos se podrán dar como técnicamente aprobados por el Regulador.

h) Medición.

Para la cuantificación del avance de la partida, la medición será por metro cúbico (m³), aplicado sobre la superficie de los trabajos a realizarse verificada en los planos.

527. A MURO DE GAVIONES, ALTURA VARIABLE

a) Definición de la Partida.

Muro de gaviones situado sobre el enrocado cementado o seco en los taludes inferiores a la plataforma, o apoyado directamente sobre el terreno en los taludes superiores a la misma, para la protección de la cara del talud ante procesos de inestabilidad y posibles crecidas fluviales durante periodos de lluvias o situaciones de emergencia.



b) Descripción de la Partida.

Este trabajo comprende todas las actividades necesarias para la ejecución de los muros de gaviones situados sobre los enrocados cementados con concreto o enrocados secos, o apoyados directamente sobre el terreno, con el objetivo de protección de los taludes inferiores y superiores a la vía férrea.

Los muros de gaviones están constituidos por cajas de forma prismática rectangular de dimensiones de al menos 1,0x1,0 m, construidas con malla metálica galvanizada de celdas hexagonales de triple torsión, para ser llenadas con piedra u otros materiales mampuestos de forma homogénea, tensadas y unidas entre sí con alambre para así trabajar de forma monolítica como estructura de contenido y/o protección.

La abertura máxima de la malla será no menor de 150 cm² para alambre galvanizado de 2,5 mm y de 35 cm² para alambre de 2 mm o equivalente con esfuerzo no menor a 190 N/mm²

Las piedras para el relleno de las jaulas deberán ser resistentes a la acción del agua, de densidad mínima de 2,5 gr/cm³ y el tamaño del 50% de las rocas deberá ser mayor a la abertura de la malla.

Estas estructuras son de extremada resistencia, ya que al no permitir la acumulación de presiones hidrostáticas, (ya que son totalmente permeables y permiten ser atravesadas por el agua) alivian las importantes tensiones que se acumulan en el trasdós de los muros de tipo tradicional; debido a esta característica pueden tener su base incluso bajo el nivel freático siempre que este sea de carácter portante. Asimismo debido a su gran flexibilidad soportan movimientos y asentamientos diferenciales sin pérdida de eficiencia.

Además, este tipo de estructuras se integran con gran facilidad dentro del paisaje ya que permiten el desarrollo de la vegetación reduciendo así en gran medida el impacto medioambiental en los mismos.

c) Materiales referenciales a utilizar en la Partida.

Malla 8x10 mm hexagonal de acero galvanizado de triple torsión de 2 a 2,5 mm de diámetro, tensión > 190 N /mm²

Alambre y cables de conexión de alta resistencia y esfuerzo

Material de relleno.

d) Equipos referenciales

Retroexcavadora-cargadora 70 HP, o similar.

Camión Volquete 15 m³, o similar.

Minicargador

Herramientas.

e) Modo de ejecución de la Partida.

El gavión se produce en forma prismática rectangular, hecho con red de malla de triple torsión hexagonal. La malla de alambre es galvanizado. Los bordes de la caja son reforzados con cables de mayor diámetro.

Los gaviones se llenan con cualquier tipo de roca mientras que sus características mantengan el equilibrio estático de la estructura y proporcionen durabilidad al muro. Normalmente, los materiales más utilizados son cantos rodados o piedras de cantera.



Deben utilizarse materiales de elevado peso específico cuando la estructura esté sometida a las fuerzas producidas por el agua o resistir el momento de vuelco en el caso de muros de gravedad. Las dimensiones de las rocas deben ser del orden de al menos 1.5 veces la abertura de la malla, especialmente las piedras exteriores que estén en contacto con ella.

Las rocas de relleno, además de ser lo más densas posible, deben ser preferiblemente resistentes a los impactos y a las acciones químicas y atmosféricas.

Estos muros no precisan cimentación; únicamente que la superficie de instalación sea regular, con ausencia de materiales extraños.

f) Controles

En este ítem se incluyen reglas de buena práctica para el control de los muros de gaviones. Buena parte de las características del muro se alcanzan, además de por las de los materiales empleados, por una cuidada ejecución del mismo.

Se controlará que los trabajos de ejecución de los muros se realicen adecuadamente, pudiendo rechazar los trabajos que no se encuentren bien realizados a criterio del Regulador.

Así mismo se verificará que el CONCESIONARIO coloque la señalización o demarcado necesario en las zonas de trabajo, verificando siempre que no se presente algún tipo de peligro para las personas involucradas en el trabajo en el momento de la ejecución del mismo.

1) Controles técnicos.

El Regulador podrá exigir al CONCESIONARIO el Certificado de Garantía, relativo a la calidad de los materiales empleados para la fabricación de las jaulas de malla, en el que deberá constar:

- El contenido de zinc en gramos por m² de superficie recubierta de alambre.
- La adherencia, uniformidad y prestación del alambre galvanizado.
- El tipo de malla y el calibre del alambre correspondiente.
- La resistencia por m² de la malla empleada.
- La densidad de las piedras para relleno de las jaulas de malla.

Dicho certificado deberá ser expedido por el fabricante de los materiales indicados.

2) Controles de ejecución.

Debe verificarse el correcto relleno de las jaulas y la correcta colocación de cada uno de los elementos del muro.

3) Controles de calidad geométricos.

Mediante inspección visual se comprobará la ejecución según el proyecto.

g) Aceptación de los trabajos.

El Regulador establecerá los criterios de aceptación de los trabajos en base a criterios técnicos, de ejecución y geométricos.

1) Basados en el control técnico.



Una vez verificado que los materiales empleados para la fabricación y sujeción de las jaulas de malla y los materiales para su relleno cumplen todos los requisitos de calidad, los trabajos se podrán dar como técnicamente aprobados por el Regulador.

2) Basados en la ejecución.

Una vez verificada la correcta ejecución de los muros de gaviones, los trabajos de esta partida serán aprobados desde el punto de vista de su ejecución por el Regulador.

3) Basados en los controles de calidad geométricos.

Una vez verificada que la ejecución de los muros de gaviones se ajustan en lo posible a los perfiles finales determinados en el proyecto, los trabajos se podrán dar como técnicamente aprobados por el Regulador.

i) Medición.

Para la cuantificación del avance de la partida se tomará como medida el metro lineal (m) realmente ejecutada en el periodo, en su posición original determinada dentro de las líneas indicadas en el Proyecto y aprobadas por el Regulador.

A.6. Trabajos en Puentes

Es obligación del CONCESIONARIO renovar en su integridad los quince (15) puentes ferroviarios del FHH, que permitan un tránsito seguro, considerando una carga no menor a 15 toneladas por eje en trocha estándar, utilizando para ello un tren de diseño Cooper E-80.

Es responsabilidad del CONCESIONARIO, elaborar en los Estudios Definitivos de Ingeniería (EDI) un capítulo de Puentes Ferroviarios FHH, en el cual se desarrolle la descripción técnica actual, los cálculos, análisis y recomendaciones correspondientes.

Salvo que el EDI aprobado disponga lo contrario, el CONCESIONARIO deberá implementar como mínimo las siguientes actividades por cada puente:

202. F DEMOLICIÓN DE MAMPOSTERÍA DE PIEDRA Y CONCRETO

Esta actividad comprende la demolición de todo tipo de fábrica de mampostería y/o concreto, independientemente de su espesor y naturaleza que forman parte de los estribos y/o pilares de los puentes ferroviarios existentes, incluyendo sus cimentaciones. Para esta actividad se aplicará lo indicado en la *Sección 604 del Manual EG-2013* en cuanto a procedimiento / requerimientos de construcción, controles y aceptación de los trabajos.

La medición de esta actividad se realizará en metros cúbicos (m³) de volumen realmente demolido.

612. B ELIMINACIÓN DE MATERIAL DE DEMOLICIÓN d=< 1 km

a) Descripción

Comprende el transporte del material procedente de la demolición hasta el punto de vertido autorizado, ubicados a distancias de hasta un kilómetro (1 km).

b) Procedimiento



En la realización de esta unidad se emplearán medios de transporte adecuados para la utilización de las vías de comunicación disponibles.

c) Medición

Se medirá el volumen realmente transportado, en metros cúbicos (m³), medido en obra.

202. B DESMONTAJE DE PUENTES FERROVIARIOS

a) Descripción

Comprende el retiro de los tableros existentes, y el posterior despiece para la obtención de elementos transportables.

Los puentes ferroviarios actuales son estructuras metálicas con celosías tipo Pratt, Plate Girder y Warren, indistintamente con tableros superiores o inferiores.

b) Procedimiento

Una vez realizado el retiro de los tableros existentes de los puentes ferroviarios mediante el empleo de grúas, se procederá al despiece de los mismos en elementos transportables, que comprenden elementos metálicos, durmientes, fijaciones, cercas, entre otros.

Las piezas obtenidas producto del despiece del puente ferroviario, deberán tener marca, identificación y clasificación, en concordancia con los planos previamente elaborados por el CONCESIONARIO, para facilitar su traslado o transporte al sitio de almacenamiento, nuevo montaje o lugar de disposición final.

El CONCESIONARIO será responsable por la implementación de las medidas de seguridad y autorizaciones; retiro, cambio, restauración o protección de los servicios públicos y privados que se vean afectados por la ejecución de la actividad.

Así mismo, esta actividad incluirá el suministro y conformación del material de relleno para zanjas, fosas y hoyos resultantes de los trabajos.

c) Controles

El Regulador verificará entre otros:

- Las condiciones de seguridad en las que se lleve a cabo la actividad
- El empleo de mano de obra especializada, materiales y equipos suficientes para las labores de desmontaje requeridas.
- El correcto ordenamiento de las piezas provenientes del desmontaje para su posterior traslado.
- El cumplimiento de las normas ambientales.

El Regulador vigilará que esta actividad se realice con el cuidado necesario; y que se logre la mayor obtención de piezas que puedan ser reutilizables, en lo posible.

El material que suministre el CONCESIONARIO para el relleno de las zanjas, fosas y hoyos resultantes de los trabajos, deberá tener la aprobación previa del Regulador.

d) Aceptación de los trabajos



El Regulador aprobará si los métodos y técnicas utilizados por el CONCESIONARIO son los apropiados para lograr los menores impactos en el entorno y la mayor recuperación de piezas reutilizables en las condiciones de seguridad requeridas.

e) Medición

Se medirá por tonelada (t) de material procedente del desmontaje de puentes ferroviarios.

620. A CARGUIO, TRANSPORTE, DESCARGA Y ACOPIO DE MATERIAL PROCEDENTE DE PUENTES DESMONTADOS

a) Descripción

Comprende el carguío, transporte, descarga y acopio en la zona de disposición final del material procedente del desmontaje de puentes ferroviarios.

b) Procedimiento

Los equipos que emplee el CONCESIONARIO en esta actividad deberán tener la aprobación previa del Regulador y ser suficientes para garantizar el cumplimiento de esta especificación y del programa de trabajo.

Esta actividad comprende el carguío, transporte, descarga y acopio en la zona de disposición final prevista y aprobada por el Regulador.

La zona de disposición final será la que disponga el CONCEDENTE, y será responsabilidad del CONCESIONARIO brindar las condiciones de seguridad y protección para el mantenimiento de estos bienes hasta que se efectúe la reversión de los mismos.

De otro lado, los elementos procedentes del desmontaje de puentes ferroviarios podrán ser utilizados o reutilizados por el CONCESIONARIO conforme lo señalado en la sección "Aprovechamiento de los materiales retirados del Proyecto" del numeral 6.1 de presente anexo.

c) Controles

El Regulador verificará:

- Que los elementos cargados en frente de obra se encuentren en su totalidad en la zona de disposición final, debidamente inventariados.
- Que las actividades se realicen conforme a las normas ambientales y de seguridad establecidas.
- Que las zonas de disposición final garanticen la seguridad y protección de los bienes provenientes de esta actividad.

d) Aceptación de los trabajos

El Regulador aprobará la actividad:

- Si los métodos y técnicas utilizados por el CONCESIONARIO son los apropiados para garantizar el cumplimiento de las normas ambientales y del programa de trabajo.
- A la verificación del acopiamiento de los elementos debidamente ordenados, en condiciones de seguridad y protección a la intemperie, en las zonas de disposición final.



e) Medición

Se medirá por tonelada (t) de material acopiado en la zona de disposición final, procedente del desmontaje de puentes ferroviarios.

501. A EXCAVACIÓN PARA ESTRUCTURAS EN MATERIAL COMÚN

Esta actividad consiste en realizar la excavación requerida para la implantación de la estructura de diseño – estribos y pilares y sus cimentaciones, previéndose que el material a excavar será de material granular común, e incluirá las actividades de carga y transporte de material excedente a los DME aprobados en el EIASd y EDI correspondiente.

Para esta actividad se aplicará lo indicado en la *Sección 501 del Manual EG-2013* en cuanto a procedimiento / requerimientos de construcción, controles y aceptación de los trabajos.

La medición de esta actividad se realizará en metros cúbicos (m³) de volumen excavado. El volumen se medirá por la diferencia entre los perfiles transversales del terreno, tomados antes de empezar las obras, y los perfiles teóricos de la explanación señalados en el Proyecto.

No serán reconocidos para medición, el exceso de excavación que se haya producido sin la autorización del Regulador, ni la carga y el transporte del material ni los trabajos que sean precisos para rellenar dicho exceso, incluido el material de relleno.

507. A RELLENOS PARA ESTRUCTURAS

Esta actividad consiste en la construcción de capas compactadas de relleno para obras de concreto y drenaje, con materiales aprobados provenientes de excavaciones u otras fuentes, de acuerdo con estas especificaciones y de conformidad con el Proyecto.

Para esta actividad se aplicará lo indicado en la *Sección 502 del Manual EG-2013* en cuanto a procedimiento / requerimientos de construcción, controles y aceptación de los trabajos.

La medición de esta actividad se realizará en metros cúbicos (m³) de volumen de relleno, aproximado al décimo de metro cúbico, de material compactado, aprobado por el Regulador, en su posición final. No se considera los volúmenes ocupados por las estructuras de concreto, tubos de drenaje y cualquier otro elemento de drenaje cubierto por el relleno.

Los volúmenes serán determinados por el método de áreas promedios de secciones transversales del proyecto localizado, en su posición final, verificadas y aprobadas por el Regulador antes y después de ser ejecutados los trabajos.

No habrá medida para los rellenos por fuera de las líneas del proyecto y aprobadas por el Regulador, efectuados por el CONCESIONARIO, ya sea por error o por conveniencia para la operación de sus equipos.

550. A ACERO DE REFUERZO $F_y = 4200 \text{ kg/cm}^2$

Esta actividad consiste en la colocación de acero de refuerzo para la ejecución de estructuras de concreto. El CONCESIONARIO deberá suministrar, cortar, doblar e instalar todas las varillas de acero de refuerzo, necesarias para completar las estructuras requeridas.



Para esta actividad se aplicará lo indicado en la *Sección 504 del Manual EG-2013* en cuanto a materiales, procedimiento / requerimientos de construcción, controles y aceptación de los trabajos.

Todos los detalles y habilitación serán efectuados de acuerdo a la Especificación ACI-315 "Manual de Prácticas Normales para Detallar Estructuras de Concreto".

Todos los anclajes y traslapes de las varillas satisfarán los requisitos de la Especificación ACI-318 "Requisitos del Código de Edificación para Concreto Armado".

En caso de requerirse soldadura, el CONCESIONARIO deberá solicitar la autorización del Regulador. Los trabajos de soldadura deberán cumplir con las normas AWS D 1.0 "Code for Welding in Building Construction" y AWS D 12.1 "Recommended Practice for Welding Reinforcing Steel, Metal Insert and Connections in Reinforced Construction de la American Welding Society".

La Regulador podrá solicitar al CONCESIONARIO que proporcione, corte, doble y coloque una cantidad razonable de acero adicional y misceláneo, según encuentre necesario para completar las estructuras, siempre y cuando las modificaciones sean introducidas en los planos, diseños y/o cuaderno de obra.

La medición de esta actividad se realizará en kilogramos (kg) de acero de refuerzo, que consistirá en la suma de todas los pesos de los diferentes diámetros que se han colocado incluso en empalmes, traslapes y desperdicios.

310. A CONCRETO ESTRUCTURAL

El CONCESIONARIO en el EDI correspondiente, deberá considerar la resistencia del concreto estructural que se requiera de acuerdo a su diseño, y deberá detallar para tal efecto los trabajos que estos involucran como el suministro de equipo, materiales y mano de obra necesaria para la dosificación, mezclado, transporte, colocación, acabado y curado del concreto.

En ese sentido, en la presente especificación técnica básica se dan las pautas para el uso del concreto estructural en la ejecución de las obras de concreto armado y simple que se requieran en el Proyecto, de acuerdo al EDI correspondiente.

Tipo de estructura	Resistencia mínima del Concreto
Sub-bases, estructuras de apoyo, solados o relleno	Concreto $F'c = 140 \text{ kg/cm}^2$
Protección de taludes	Concreto Ciclópeo $F'c = 175 \text{ kg/cm}^2 + 30\% \text{ P.M.}$ $D=15\text{cm}$
Cimentaciones	Concreto $F'c = 210 \text{ kg/cm}^2$
Estructuras sobre superficie (Estribos y Pilares)	Concreto $F'c = 315 \text{ kg/cm}^2$



Para esta actividad se guardará observancia de la siguiente normativa:

- Sección 503 del Manual EG-2013 en cuanto a materiales, procedimiento / requerimientos de construcción, controles y aceptación de los trabajos.
- Norma Técnica de Edificación E.060 Concreto Armado
- Concrete Manual - Bureau of Reclamation (Octava Edición)
- ASTM
- ACI – American Concrete Institute

A continuación se listan algunas de las actividades que deberán tomarse en cuenta para esta partida:

- La calidad del concreto cumplirá con los requisitos de resistencia a la rotura a los 28 días (f'c) especificada en los planos de diseño y durabilidad expresada por la relación agua/cemento.
- El CONCESIONARIO proporcionará facilidades para el muestreo del concreto, poniendo a disposición del Regulador el laboratorio correspondiente completamente equipado.
- El CONCESIONARIO proveerá e instalará una planta de dosificación de mezclado, la misma que proporcionará las facilidades adecuadas para la medición y control de cada uno de los materiales que componen la mezcla.
- Antes de vaciar concreto, los encofrados y el acero de refuerzo deberán ser inspeccionados por el Regulador en cuanto a la posición, estabilidad y limpieza.
- El encofrado deberá estar terminado y deberá haberse asegurado en su sitio los anclajes, material para juntas de dilatación y otros materiales empotrados. La preparación completa para el vaciado deberá haber sido verificada por el Regulador.
- Las superficies de roca contra las que serán colocada el concreto, serán limpias a chorro de aire y/o agua y estarán libres de aceites, desmonte, viruta, arena, grava y fragmentos sueltos de roca otros materiales o capas dañinas al concreto.
- Donde el concreto vaya a ser colocado en contacto con el terreno, la superficie deberá ser compactada, arreglada, limpiada y protegida contra el agua o el deterioro como sea requerido, todo según aprobación del Regulador.
- Donde el CONCESIONARIO haya dejado drenes para control temporal del agua, deberá, a menos que se apruebe otro método, inyectarlos con lechada de cemento luego de su uso.
- El CONCESIONARIO deberá solicitar al Regulador autorización, antes del inicio de cada vaciado de concreto.
- En el lugar de trabajo, el CONCESIONARIO establecerá un (01) laboratorio de campo, el que contará con todo el equipo requerido para la ejecución de las pruebas en el concreto, previstos en estas Especificaciones. Los ensayos de concreto se efectuarán como se indica en las normas o especificaciones de la American Society for Testing Materials (ASTM).
- Acabado de la Superficie del Concreto, las superficies expuestas de concreto serán uniformes y libres de vacíos, aletas y defectos similares. Los defectos menores serán reparados, rellenados con mortero y enrasados según procedimientos de construcción normales. Los defectos más serios serán picados a la profundidad indicada, rellenados con concreto firme o mortero compactado y luego enrasado para conformar una superficie llana.
- Para Concretos especiales, pueden ser permitidos el uso de aditivos (tales como, incorporadores de aire, plastificantes retardadores, aceleradores, endurecedores, etc.) en el concreto en la fabricación del mismo, adicionándolos racionalmente a la mezcla siempre que sea necesario, en proporciones definidas por el CONCESIONARIO y aprobadas por el Regulador, en base a los ensayos realizados en el laboratorio.
- Registro de Resultados de Pruebas, el CONCESIONARIO llevará un registro de los trabajos de concreto, conteniendo las siguientes anotaciones:
 - Temperatura del medio ambiente, agua, cemento, agregados, concreto y humedad del aire y tipo de clima.
 - Entrega en el lugar de trabajo de los materiales de concreto (cantidad, marcas de cemento, etc.)
 - Inspecciones, ensayos, y sus resultados.
 - Fecha y hora de la iniciación y terminación de las diferentes partes de los trabajos de concreto, así como en encofrado y desencofrado.



- o Cantidad de cemento, arena, piedra, y aditivos usados para cada sección de trabajo y el número y tipo de las muestras tomadas.

c) Medición

La medición de esta actividad se realizará en metros cúbicos (m³) de volumen de concreto según los planos de diseño del proyecto y con aquellas modificaciones y singularidades aceptadas previamente y expresamente por el Regulador.

551. A ACERO ESTRUCTURAL ASTM A709 GRADO 50 Fy = 3447 kg/cm²)

1. Definición de las obras

Esta partida será utilizada para la construcción de la superestructura metálica de los puentes ferroviarios, que reemplazarán a los existentes

Se definen como aceros para estructuras metálicas los productos acabados, laminados en caliente, de acero no aleado, destinados a ser empleados a temperaturas ambientales de servicio en estructuras metálicas atornilladas, roblonadas o soldadas.

No está previsto que estos aceros sean sometidos a tratamiento térmico, salvo los de normalizado y de eliminación de tensiones.

El tipo de acero a emplear será acero laminado de baja aleación, resistente a la corrosión atmosférica y de alto límite elástico.

Control de calidad

Se deberá comprobar que todos los materiales empleados en la construcción metálica disponen de certificado de control, emitida por el fabricante.

A los efectos del control del suministro de los productos de acero laminados en caliente para estructuras metálicas, se denomina partida al material que simultáneamente cumpla las siguientes condiciones:

- Que pertenezca a una de las series de productos citados.
- Que corresponda al mismo tipo y grado de acero.
- Que proceda de un mismo fabricante.
- Que haya sido suministrado de una vez.

No podrán utilizarse productos de acero laminados en caliente para estructuras metálicas que no lleguen acompañados de la documentación indicada a continuación.



A la entrega de casa suministro se aportará un albarán, con documentación anexa, conteniendo, entre otros, los siguientes datos:



- Nombre y dirección de la empresa suministradora.
- Fecha de suministro.
- Número de partidas que componen el suministro, identificando, para cada partida, al fabricante y su contenido (peso, número de perfiles o chapas, tipo de producto, tipo y grado de acero).

Además, cada partida deberá acompañarse de la siguiente documentación, según el caso:

Si se trata de una partida con una marca, sello o distintivo de calidad reconocido:

- Documento acreditativo de que la partida está en posesión de una marca, sello o distintivo de calidad reconocido.
- Certificado del fabricante, firmado por persona física, en el que se indiquen los valores de las diferentes características según se especifica.

2. Ejecución de las obras

Soldadura

La soldadura eléctrica será el medio de unión de los diferentes perfiles y chapas que formen los elementos estructurales metálicos, así como de los elementos provisionales de fijación de los mismos. La utilización de otros procedimientos de soldadura será sometida a la aprobación del Regulador.

Se tomarán las precauciones necesarias para proteger los trabajos de soldeo contra el viento, el frío y la lluvia, mediante cobertizo, etc. Cuando la temperatura ambiente alcance 0° C, se suspenderán los trabajos de soldadura.

El Regulador decidirá, en función de las condiciones de transporte de las piezas, de la seguridad de la obra y de la adecuación al programa de la misma, las soldaduras que deben realizarse en taller y las que deben realizarse en obra. El CONCESIONARIO no tendrá derecho a indemnización alguna por los perjuicios económicos que esta decisión pueda causarle, en sus relaciones con posibles subcontratistas de la estructura metálica.

Antes del soldeo se limpiarán los bordes de la unión, eliminando cuidadosamente toda la cascarilla, herrumbre o suciedad y muy especialmente la grasa y la pintura.

Los cordones se depositarán sin provocar mordeduras.

Después de ejecutar cada cordón, y antes de depositar el siguiente, se limpiará su superficie con piqueta y cepillo de alambre, eliminando todo rastro de escoria. Esta limpieza se realizará también en los cordones finales.

Para facilitar la limpieza del depósito de los cordones siguientes se procurará que la superficie de todo cordón sea lo más regular posible y que no forme ángulos demasiado agudos con los anteriores depositados ni con los bordes de las piezas.

La proyección de gotas de soldadura se evitará cuidadosamente.

La superficie de la soldadura será regular. El espesor del cordón deberá ser tan uniforme como sea posible. Si es preciso, la soldadura se recargará o se esmerilará para que tenga el espesor debido, sin bombeo excesivo, ni falta de material y para que no presente discontinuidad o rebabas.

Se prohíbe todo enfriamiento anormal o excesivamente rápido de las soldaduras, siendo preceptivo tomar las precauciones precisas para evitarlo.

No se admitirán las soldaduras que presenten grietas, poros, inclusiones, faltas de penetración, picaduras, etc. La detección y calificación de estos defectos, ya sean visibles o localizables por exploración radiográfica, corresponde al Regulador.

El Regulador podrá ordenar el levantamiento de las soldaduras que crea conveniente, bien por su aspecto exterior o por ser su calificación de ensayo de 3, 4 ó 5, para que se ejecuten nuevamente.



El levantado se realizará cuidadosamente por cualquiera de los procedimientos sancionados por la práctica: cincelado con gubia de forma apropiada para evitar el recalado, por esmerilado, etc.

Las soldaduras a tope serán continuas en toda la longitud de la unión, y de penetración completa.

Se saneará la raíz antes de depositar el cordón de cierre, o primer cordón de la cara posterior.

Cuando el acceso por la cara posterior no sea posible, se realizará la soldadura con chapa dorsal u otros dispositivos para conseguir penetración completa.

Para unir dos piezas de distinta sección, la de mayor sección se adelgazará en la zona de contacto, con pendientes no superiores al 25 por ciento (25%) para obtener una transición suave de la sección.

El máximo sobreespesor de la soldadura no será del diez por ciento (10%) del espesor de la pieza más delgada, con el fin de evitar el efecto de entalladura.

En las soldaduras en ángulo, los espesores de garganta y longitudes de cordón serán los indicados en los planos, y en su defecto, los ordenados por el Regulador.

Se prohíben expresamente las soldaduras en tapón y ranura.

Los elementos provisionales de fijación que para el armado o el montaje se suelden a las barras de la estructura, se desprenderán cuidadosamente con soplete sin dañar a las barras. Se prohíbe desprenderlos a golpes.

Los restos de soldadura de las fijaciones se eliminarán con piedra de esmeril, fresa, lima u otros procedimientos.

En las soldaduras realizadas en taller el depósito de los cordones se efectuará siempre que sea posible, en posición horizontal. El taller contará con dispositivos para voltear las piezas y colocarlas en la posición más conveniente para la ejecución de las soldaduras, sin que se produzcan sollicitaciones excesivas que puedan dañar la resistencia de los cordones depositados.

Inspección de fabricación

El Regulador tendrá libre acceso a los talleres del constructor metálico para realizar la inspección de la estructura metálica, pudiendo disponer de forma permanente en taller de personal inspector.



El constructor metálico deberá realizar el control de calidad de la fabricación, mediante ensayos destructivos, y no destructivos, poniendo a disposición del personal inspector de El Regulador cuanta información se desprenda de este control.



El Regulador podrá realizar cuantas inspecciones considere oportunas para asegurar la calidad de la obra, estando obligado el constructor metálico a prestar las ayudas necesarias para la realización de los ensayos que se consideren convenientes.

En las inspecciones radiográficas que se realicen, las uniones calificadas con 1 ó 2 serán admisibles. Las calificaciones con 3, 4 ó 5 se levantarán para proceder a su nueva ejecución.

Excepcionalmente, las calificadas con 3 podrán admitirse en función de la amplitud del defecto, posición y características de la unión, sollicitaciones, etc.

Las uniones soldadas a tope de las uniones principales serán radiografiadas requiriéndose como mínimo las siguientes cuantías:

Uniones a tope con penetración completa ejecutadas en taller: el 50% de la longitud total de las uniones, y al menos una placa en cada unión de ala (platabandas superiores y platabanda inferior) o alma, y en cada cruce de cordones.

Uniones a tope con penetración completa ejecutadas en obra: el 100% de la longitud total ejecutada en alas (platabandas superiores y platabanda inferior); y el 50% de la longitud total ejecutada en almas.

Las uniones radiográficas pueden sustituirse por control de ultrasonidos siempre que se pueda llevar a cabo una realización adecuada y con la autorización expresa del Regulador.

Las uniones en ángulo de los elementos secundarios y los rigidizadores serán controlados en su totalidad visualmente y se completarán con un 10% de la longitud total mediante partículas magnéticas o líquidos penetrantes para controlar las posibles fisuras, y la correspondencia con el control visual.

La inspección visual se realizará especialmente, sobre los siguientes aspectos: poros en los cordones, mordeduras, desbordamientos, control de convexidad o concavidad de las soldaduras, y otros defectos menores.

La corrección de posibles defectos se realizará de la forma siguiente:

Fisuras: Saneado de las fisuras y nuevo cordón.

Poros y desbordamientos: Soldar de nuevo después de sanear con arco-aire. Longitud mínima de saneado 40 mm

Mordeduras: Saneado y depósito posterior de aportación, longitud mínima de saneado 40 mm

Concavidades y convexidades no previstas: Amolado.

Otros defectos (entallas y estrías superficiales; hendiduras de límite de extensión; cebaduras de arco, etc.): Amolado o saneado por arco-aire con posterior depósito de material de aportación. Se procurará que la longitud mínima sea superior a 40 mm.

Las deformidades de las soldaduras serán corregidas por calor, no adoptando en ningún caso temperaturas de calentamiento superiores a 900°C. No se empleará agua o cualquier otro proceso para enfriar bruscamente.

Ejecución de la soldadura de los pernos conectadores (conectores)

El control de calidad de las soldaduras de los pernos conectadores se realizará efectuando las siguientes verificaciones:

Controlar en todos los pernos la forma y el color de la soldadura: si la soldadura es buena, será de color azul brillante, rodeando completamente el vástago del perno.

Golpear mediante un martillo ligero los pernos soldados: si el sonido es claro y neto, la soldadura normalmente no presenta ningún defecto.



Doblar con un martillo los pernos a 20°, aproximadamente, de su posición inicial, de tal forma que la zona de soldadura eventualmente defectuosa sufra la tracción máxima. Los pernos así controlados se dejarán en esa posición si no presentan fisuras.

Este control debe aplicarse al 3% de los pernos conectadores (conectores), además de aquéllos que no superen el control visual o acústico.

Montaje

a) El constructor quedará en libertad de elegir los medios que, según las circunstancias del momento, juzgue más conveniente para el montaje de los tramos. Deberá, sin embargo, poner en conocimiento del Regulador, con antelación suficiente, el sistema definitivo adoptado en cada caso, con la justificación oportuna.

No podrá, en ningún caso, comenzar las operaciones de montaje sin que obre en su poder la aprobación por el Regulador del plan a emplear, quedando obligado a respetar cuantas modificaciones o rectificaciones introduzca el Regulador en el plan propuesto.

b) El almacenamiento y depósito de los elementos constitutivos de la obra se hará de una forma sistemática y ordenada para facilitar su montaje.

Las manipulaciones y el montaje se realizarán con el cuidado suficiente para no provocar solicitaciones excesivas en ningún elemento de la estructura y para no dañar ni a las piezas, ni a la pintura.

Se corregirá cuidadosamente, antes de proceder al montaje, cualquier abolladura, comba o torcedura que haya podido provocarse en las operaciones de transporte. Si el defecto no puede ser corregido, o se presume que después de corregido puede afectar a la resistencia o estabilidad de la estructura, la pieza en cuestión se rechazará, marcándola debidamente para dejar constancia de ello.

c) Los obreros empleados en el montaje serán todos de reconocida cualificación en su oficio.

d) El constructor será responsable de todas las operaciones de montaje y de sus defectos. Deberá estar en continua relación con la persona encargada por El Regulador para vigilar estas operaciones.

e) A fin de asegurar la continuidad de los trabajos y facilitar la resolución de cualquier dificultad imprevista, el constructor metálico deberá mantener constantemente a pie de obra un representante suyo, provisto de plenos poderes y aceptado por el Regulador.

Una vez efectuado el montaje se completará la pintura de las zonas no protegidas previamente. Asimismo, se repararán adecuadamente todas las zonas que hayan podido ser afectadas durante las operaciones de montaje y soldeo de las uniones de obra.



Protección



Se realizará una protección distinta en las diferentes zonas, a saber:

Zonas vistas. Protección nula.

Zonas ocultas. Aplicación de una capa de imprimación de epoxi-poliamida rica en zinc, de al menos 75 micras de espesor de película seca. La última capa se aplicará en

obra una vez que hayan finalizado todos los trabajos de soldadura previos al cierre definitivo de las piezas.

No se aplicará ningún tipo de protección a los elementos metálicos que hayan de quedar embebidos en el concreto, como es el caso de los conectores, en el caso de que dispongan estos elementos.

Condiciones de las operaciones

a) Limpieza al chorro de arena en taller.

Se limpiarán meticulosamente las superficies metálicas a proteger mediante chorreado con arena para proporcionar una superficie perfecta de fijación a las capas posteriores de pintura, o bien, en el caso de superficies exteriores no protegidas, garantizar la homogénea formación y adherencia de la capa superficial oxidada adherente autoprotectora.

b) Aplicación de capa de imprimación de epoxi-poliamida

Se aplicará lo antes posible para evitar la formación rápida de óxido por la humedad ambiente.

d) Limpieza al chorro de arena en obra.

Una vez terminada la realización de la estructura, se procederá al chorreado completo de las superficies vistas, con el fin de eliminar todo tipo de manchas, irregularidades, etc. que se presenten en el material.

3. Medición

La medición se realizará por toneladas (t) de acero estructural, realmente puesto en obra.

Incluye el suministro del acero, corte, montaje, soldaduras, otros elementos de unión y auxiliares, pernos conectores y todos los materiales y operaciones necesarias para la completa terminación de las vigas guía de acero, así como los medios de elevación.

314. C ENCOFRADO Y DESENCOFRADO DE MADERA PARA ESTRIBOS

Corresponde la presente unidad a la instalación de los elementos destinados al moldeo del concreto de los estribos de las estructuras.

Será de aplicación lo dispuesto en la partida 314.A de la Sección A.9 Edificaciones, del presente documento.

314. B ENCOFRADO Y DESENCOFRADO DE MADERA PARA PILAR CARAVISTA

Corresponde la presente unidad a la instalación de los elementos destinados al moldeo del concreto de los pilares caravista.

Será de aplicación lo dispuesto en la partida 314.A del presente documento.

507. B CONFORMACION DE TERRAPLEN

1. Definición de las obras

Comprende la conformación de terraplén con material propio para ensamblaje de estructura metálica.

2. Ejecución de las obras

Será de aplicación lo dispuesto en la partida 210. A de la Sección A.1. Trabajos Preliminares, del presente documento.

3. Medición

Se medirá por volumen (m^3) de material conformado para terraplén.

560. A APOYO POT FIJO PARA CARGAS VERTICALES 300, 400, 700 y 900 kips

1. Definición de las obras

Comprende la colocación de un apoyo tipo Pot fijo, para una cargas verticales de 300, 400, 700 y 900 kips de acuerdo a diseño en el EDI correspondiente.

2. Ejecución de las obras

Los elastómeros empleados en el proyecto serán especificados de acuerdo a la dureza, o el módulo de deformación, y los valores máximos del esfuerzo de compresión, la rotación y la distorsión previstos para los dispositivos de apoyo.

Los elastómeros para apoyos de puentes pueden ser de caucho natural o en base de cloropreno.

No se emplearán elastómeros compuestos con caucho vulcanizado.

El material especificado deberá tener una adecuada durabilidad y capacidad para soportar las variaciones de temperatura.

El acero de las placas de apoyo para el confinamiento de los elastómeros, deberá ser especificado en función a los valores de los esfuerzos correspondientes a la fluencia y la rotura, así como el tipo de acero empleado.

Cada apoyo elastomérico y su conexión a la mampostería y losas, debe ser diseñado para resistir la fuerza horizontal de diseño para sismo transmitido a través del apoyo.

3. Medición

Se medirá por unidad (und) de apoyo POT fijo suministrada y totalmente colocada.

560. F APOYO POT LIBRE DE 300, 400, 700 Y 900 kips

1. Definición de las obras

Comprende la colocación de un apoyo tipo Pot libre, para cargas de 300, 400, 700 y 900 kips según diseño del EDI correspondiente.

2. Ejecución de las obras

Será de aplicación lo dispuesto en la partida 560.A del presente documento.



3. Medición

Se medirá por unidad (und) de apoyo POT libre suministrada y totalmente colocada.

560. H APOYO POT UNIDIRECCIONAL 300, 400, 700 Y 900 kips

1. Definición de las obras

Comprende la colocación de un apoyo tipo Pot unidireccional, para cargas de 300, 400, 700 y 900 kips según diseño del EDI correspondiente.

2. Ejecución de las obras

Será de aplicación lo dispuesto en la partida 560.A del presente documento.

3. Medición

Se medirá por unidad (und) de apoyo POT unidireccional suministrada y totalmente colocada.

561. A CONECTORES DE CORTE d=3/4" l=0.60m

1. Descripción

Comprende la colocación de conectores de corte de acuerdo al diseño final señalado en los EDI correspondientes.

Referencialmente se cita el uso de conectores de corte de D=3/4" y L=0.60m, D=3/4" y L=1.15m y D=3/4" y L=1.40m.

2. Ejecución de las obras

Los pernos para conectores de corte serán hechos de barras conformadas en frío, grados 1015, 1018 ó 1020, de acuerdo con AASHTO M169 (ASTM A108) Especificación Estándar para Barras de Acero al Carbón, terminadas en frío, calidad estándar, y con un esfuerzo de fluencia y esfuerzo de rotura mínimo de 345 MPa y 400 MPa respectivamente.

La parte a soldar de los "Studs" estará hecha de un acero de bajo contenido de carbón apropiado para soldadura y cumplirá con ASTM A109M – Especificación Estándar para flejes de acero al carbón laminados en frío.

3. Medición

Se medirá por unidad (UND) de conector suministrado e instalado en obra.

513. B TUBO DE DRENAJE

1. Definición de las obras

Comprende la colocación de los tubos dren para captar y evacuar aguas, de acuerdo con estas especificaciones y de conformidad con el EDI correspondiente.

2. Ejecución de las obras



Será de aplicación lo dispuesto en la partida 512.A de la Sección A.1. Trabajos Preliminares del presente anexo.

3. Medición

La unidad de medida será el metro lineal (m), aproximado al decímetro, de tubo dren concluido de acuerdo al Proyecto y aprobado por el Regulador.

220. B PROTECCION CON ROCA D=0.50m

Será de aplicación lo dispuesto en la partida 220.D de la Sección A.4. Defensas Ribereñas, del presente documento.

220. C ROCA ASENTADA SOBRE CONCRETO $F'c=175 \text{ kg/cm}^2$ $d= 0.30 \text{ m}$

Será de aplicación lo dispuesto en la partida 220.A de la Sección A.4. Defensas Ribereñas, del presente documento.

822. A COLOCACIÓN DE BARANDA CON MALLA METALICA

1. Definición de las obras

Esta partida será usada en la protección de pasarelas y de salvavidas. Consiste en la colocación de barandas de protección con malla.

Las características mínimas que deberá cumplir son: malla de torsión simple, de 8 mm de paso y 1,1 mm de diámetro, acabado galvanizado y montantes de postes de acero de alta resistencia galvanizado de 48 mm de diámetro y 1 m de altura.

2. Ejecución de las obras

PROCESO DE EJECUCIÓN

FASES DE EJECUCIÓN.

Replanteo de alineaciones y niveles. Marcado de la situación de los montantes y tornapuntas. Apertura de huecos para colocación de los montantes. Colocación de los montantes. Vertido del concreto. Aplomado y alineación de los montantes y tornapuntas. Colocación de accesorios. Colocación de la malla y atirantado del conjunto.

CONDICIONES DE TERMINACIÓN.

El conjunto será monolítico.

CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO.

Se protegerá frente a golpes.

3. Medición

La medición se realizará por metros lineales (m) de baranda metálica con malla colocada.

311. A GROUTING CONCRETO $F'c=210 \text{ kg/cm}^2$



Esta actividad se implementará en los apoyos, consiste de la aplicación de grouting, siendo de aplicación lo dispuesto en la partida 310.A de la presente sección.

583. A IMPERMEABILIZACIÓN DE ESTRUCTURA

1. Definición de las obras

Comprende la formación de impermeabilización de los estribos en los puentes, por su cara exterior, mediante la aplicación con brocha de dos manos de emulsión asfáltica estable, hasta conseguir una capa uniforme que cubra debidamente toda la superficie soporte, con un rendimiento mínimo de 1 kg/m² por mano. Incluso parte proporcional de limpieza previa de la superficie a tratar y relleno de cangrejeras, grietas y rugosidades con la misma emulsión, evitando que queden vacíos o huecos que puedan romper la película bituminosa una vez formada.

2. Ejecución de las obras

DEL SOPORTE.

Se comprobará que el estribo está completamente terminado.

AMBIENTALES.

Se suspenderán los trabajos cuando la temperatura ambiente sea inferior a 5°C, llueva con intensidad, nieve o exista viento excesivo.

FASES DE EJECUCIÓN.

Preparación de la superficie soporte.

Aplicación de la primera mano.

Aplicación de la segunda mano.

El producto empleado será una emulsión asfáltica estable.

Se aplicará hasta conseguir una capa uniforme que cubra debidamente toda la superficie soporte, con un rendimiento mínimo de 1 kg/m² por mano.

Se procederá al relleno de cangrejeras, grietas y rugosidades con la misma emulsión, evitando que queden vacíos o huecos que puedan romper la película bituminosa una vez formada.

CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO.

La impermeabilización se protegerá, después de su colocación, de los impactos, presiones u otras acciones que la pudieran alterar, hasta que se realice el relleno del trasdós del muro.

3. Medición

Se procederá a medir en metros cuadrados (m²) de superficie impermeabilizada.

584. A LAMINA DRENANTE

1. Definición de las obras

Comprende la instalación de una capa drenante y filtrante exterior para la cara del estribo en contacto con el terreno, consistente en láminas nodulares con geotextil.

2. Ejecución de las obras



Incluye la instalación de un sistema de drenaje de la cara del estribo en contacto con el terreno, mediante lámina drenante nodular de polietileno de alta densidad (PEAD/HDPE), con nódulos de 8 mm de altura, con geotextil de polipropileno incorporado, resistencia a la compresión 150 kN/m² según ISO 604, capacidad de drenaje 5 l/(s·m) y masa nominal 0,7 kg/m²; sujeta al paramento vertical mediante fijaciones mecánicas (6 und/m²), con los nódulos contra el muro previamente impermeabilizado. Incluso parte proporcional de limpieza y preparación de la superficie, empalmes horizontales y verticales, remates de esquinas y rincones y colocación de perfil metálico de remate superior (0,3 m/m²).

DEL SOPORTE.

Se comprobará que el estribo está completamente terminado.

AMBIENTALES.

Se suspenderán los trabajos cuando llueva con intensidad, nieve o exista viento excesivo.

FASES DE EJECUCIÓN.

Realización de trabajos auxiliares en la superficie soporte (conformado de ángulos, paso de tubos, etc.). Limpieza y preparación de la superficie en la que ha de aplicarse la lámina drenante. Colocación de la lámina drenante y filtrante. Tratamiento de los elementos singulares (ángulos, aristas, etc.).

CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO.

Se protegerá provisionalmente hasta que se realice el relleno del trasdós del muro, particularmente frente a acciones mecánicas.

3. Medición

Se procederá a medir en metros cuadrados (m²) de lámina drenante instalada.

540. A LIMPIEZA DE CAUCE CON EQUIPO

1. Definición de las obras

Comprende la retirada y corte de materiales suaves en el cauce, con el uso de equipo pesado.

2. Ejecución de las obras

Este ítem consiste en toda la retirada del material existente en los cauces.

El material producto de estas excavaciones se retirará a DME.

Método de Construcción

Los trabajos de retirada se efectuarán con el fin de obtener un cauce limpio, bajo la inspección del Regulador.

3. Medición

Esta actividad se medirá en metros cúbicos (m³).

562. A PRUEBA DE CARGA EN VANO DE ESTRUCTURA

1. Definición de las obras



Comprende la aplicación de cargas empleando equipo mecánico de diversa naturaleza, con la finalidad de medir las deflexiones de la superestructura y su recuperación.

2. Ejecución de las obras

Se realizarán pruebas de carga de recepción, en todos los puentes de nueva construcción.

Las pruebas de carga se llevarán a cabo por un equipo de personal calificado. La ejecución de estas pruebas se realizará bajo la observancia y aprobación del Regulador, quien ordenará el comienzo y final de los distintos estados de carga, así como de dar por terminada la prueba cuando lo crea conveniente, o incluso de suspenderla, cuando así lo requiera el comportamiento de la estructura.

Antes de realizar cualquier prueba de carga se hará una inspección del puente.

Previamente a la realización de la prueba de carga, se deberá disponer de un proyecto en el que se recojan todas las especificaciones necesarias para su ejecución, tales como trenes y estados de carga, puntos de instrumentación, medios auxiliares necesarios, valores previstos en los distintos aparatos de medida, criterios de estabilización de las medidas, tratamiento de los valores remanentes, criterios de aceptación de la prueba, material ferroviario a utilizar, etc.

En todos los puentes se realizarán siempre pruebas de carga que reproduzcan los estados de carga más desfavorables.

Éstas serán estáticas y dinámicas a distintas velocidades, incluyendo las pruebas de frenado y las cuasiestáticas a las velocidades mínimas que permitan los trenes de carga.

El tipo de magnitudes a medir durante la prueba, así como el número y la situación de los puntos de medida, serán los adecuados para permitir la correcta evaluación del comportamiento de la estructura en sus diversos estados de carga. En general, se medirán sistemáticamente flechas y deformaciones unitarias, complementándose en las pruebas dinámicas con medidas de aceleraciones y/o velocidades, así como de flechas y desplazamientos horizontales de los apoyos, en su caso.

El diseño de la instrumentación y el planteamiento de la prueba se realizarán de forma que se minimice la influencia de factores externos (temperatura, humedad, etc.), tanto sobre la estructura, como sobre los equipos de medida.

El Regulador elaborará un informe con los resultados de la misma, en el que se recogerá información sobre: fecha de realización, trenes de carga empleados, estados de carga, situación y tipología de los puntos de medida, información sobre el desarrollo e incidencias durante la prueba, registros de las magnitudes medidas y comparación con los valores previstos, valoración del cumplimiento de los criterios de aceptación y cualquier otro aspecto que se considere de interés.

3. Medición

Se medirá por unidad (und) de prueba de carga completamente realizada. Incluye los equipos, materiales e instrumentos de medición, según sea el caso, así como los informes elaborados correspondientes a la prueba.

217. A REPARACIÓN DE DEFENSA DEL CAUCE (REP. DE EMBOQUILLADO)



Será de aplicación lo dispuesto en las partidas 501.A, 507.A, 550.A y 310.E descritos en la presente sección.

220. E REPARACIÓN DE DEFENSA EXISTENTE

Será de aplicación lo dispuesto en las partidas 501.A, 507.A, 550.A y 310.E descritos en la presente sección.

585. A COLOCACIÓN DE TABLEROS

1. Definición de las obras

Entramado de pletinas de acero galvanizado, incluidas en un marco formado por pletinas portantes.

La presente partida será utilizada para el piso de pasarela y de salvavidas (de mínimo 75mm de espesor)

2. Ejecución de las obras

El fabricante garantizará la capacidad portante y las cargas admisibles para el material empleado, en función de las condiciones de uso previstas.

La reja será plana y los perfiles estarán a escuadra.

No tendrá golpes, poros ni otras deformaciones o defectos superficiales.

El entramado estará fijado a las pletinas en todo su perímetro, sin alabeos.

La unión entre los perfiles y la del marco, será por soldadura (por arco o por resistencia).

El recubrimiento de zinc será homogéneo y continuo en toda la superficie. No se apreciarán grietas, exfoliaciones ni desprendimientos del recubrimiento.

Todas las soldaduras se tratarán con pintura de polvo de zinc con resinas (galvanizado en frío).

CONDICIONES DE SUMINISTRO Y ALMACENAJE

Suministro: Con los elementos que se precisen para asegurar su escuadrado, rectitud y forma plana.

Almacenamiento: Protegido de lluvias, focos de humedad y de zonas donde pueda recibir impactos. No estará en contacto con el suelo.

3. Medición

Se medirá por metro cuadrado (m²) de tablero completamente dispuesto y colocado.

604. A TRANSPORTE DE MATERIALES A DISTANCIA MAYOR A 1000M

1. Definición de las obras

Esta partida se refiere al transporte de los materiales granulares a una distancia superior a 1000m.



2. Medición

Se medirá en metros cúbicos por kilómetro (m³/km) realmente transportados, considerando la distancia recorrida.

A.7. Trabajos en Túneles

Los trabajos en los treinta y ocho (38) túneles del FHH, consistirán de al menos llevar a cabo su reforzamiento, en aquellas secciones debilitadas en su interior, así como en sus portales de ingreso y salida.

Salvo que el EDI aprobado disponga lo contrario, el CONCESIONARIO deberá implementar como mínimo las siguientes actividades por cada túnel:

223. A DESQUINCHE EN TÚNELES

a) Descripción

Esta actividad comprenderá la limpieza de todo el material rocoso que sea susceptible de desprenderse o caer sobre la plataforma generando condiciones no seguras, tanto en la etapa de ejecución de Obras, como en la de Explotación en la Etapa Integral de la línea del ferrocarril Huancayo-Huancavelica.

b) Procedimiento

Se verificará e identificará previamente las áreas a ser intervenidas, las que serán propuestas al Regulador para su previa aprobación.

Se realizará el trabajo asegurando mediante líneas de vida a todo el personal que realice esta actividad. De igual manera se deberá alertar al personal que esté en los niveles inferiores para que despejen el área mientras duren estas actividades.

Se deberá contar con vigías que monitoreen el desarrollo de esta actividad.

c) Controles

Las actuaciones se efectuarán de forma manual o mecánica, de acuerdo a lo estipulado en los EDI correspondientes.

El Regulador indicará los límites de las zonas en las que se realizarán los desquinces de rocas y/o bloques.

El CONCESIONARIO deberá usar métodos y técnicas apropiados para evitar deterioros significativos del contorno del talud.

Los desquinces se efectuarán de acuerdo a la geometría de los planos de taludes.

Si los procedimientos empleados por el CONCESIONARIO producen sobre-excavaciones sucesivas (mayores de treinta centímetros), deterioros del contorno u otras anomalías, deberán introducirse de inmediato los cambios necesarios hasta lograr resultados satisfactorios.

d) Aceptación de los trabajos.



El Regulador establecerá los criterios de aceptación de los trabajos en base a los siguientes criterios técnicos, de ejecución y geométricos:

- El Regulador aprobará si los métodos y técnicas utilizados por el CONCESIONARIO son los apropiados para que las superficies reales de desquinche constituyan contornos aproximadamente regulares, así como para evitar deterioros significativos del contorno del talud.
- Con los informes de control técnico, el Regulador verificará mediante control topográfico y geotécnico que los trabajos ejecutados se corresponden con los planos, y que no se ha dañado en exceso el terreno para incrementar la partida de sostenimiento.

e) Medición

Se medirán exclusivamente las cantidades correspondientes a las obras realizadas, de acuerdo al EDI correspondiente y estas especificaciones.

La unidad de medición será metro cuadrado (m²) realmente ejecutado, aproximado al décimo de metro cuadrado en su posición original determinado dentro de las líneas indicadas en el Proyecto y aprobadas por el Regulador.

580. A COLOCACIÓN DE PERNOS DE ACERO PARA SUJECIÓN

a) Descripción

Esta partida consiste en la ejecución de los refuerzos de los túneles mediante la colocación de pernos puntuales de acero corrugado de calidad mínima ASTM A 615, grado 75, con rosca en su extremo (que incluyen la barra helicoidal, tuerca de fijación y placa de sujeción), siendo las dimensiones mínimas de los pernos de acero de sujeción: diámetro 25mm y longitud 2m.

Los pernos serán colocados en el shotcrete o la cercha metálica.

b) Procedimiento

Esta partida comprende los trabajos a realizarse para la colocación de los pernos con equipo de perforación liviano. Se utilizarán para la fortificación y el reforzamiento de las rocas, para asegurar hastiales y/o bóvedas en condiciones no seguras, para ello se procederá a la aplicación de shotcrete o la colocación de un marco o cercha metálica, según el diseño, en los que serán colocados los pernos mediante una placa cuadrada de acero, de las dimensiones de diseño.

Estos pernos permitirán mantener la integridad de la roca sometida a esfuerzos, además de fijar cualquier roca suelta o estrato delgado en la cara de los túneles, anclándolos a mayor profundidad.

Se deberán tener en cuenta las siguientes consideraciones generales:

- El sostenimiento se bajará siempre hasta el fondo, en contacto con el terreno natural, para lo que se exigirá una rigurosa limpieza de estas partes de la excavación.



- En todas las operaciones de desescombro y limpieza, el CONCESIONARIO deberá tener especial cuidado en no deteriorar las partes bajas de los sostenimientos colocados (pernos).

Debe asegurarse que la sección excavada tenga espacio suficiente para colocar la deslizadera de la perforadora perpendicular en cualquier punto del paramento del sostenimiento.

Para el anclaje de los pernos podrá emplearse resina o mortero de cemento. El uso de resinas se realizará en presencia de agua. La resina a utilizar adquirirá su resistencia después de treinta (30) minutos como máximo desde su puesta en obra. El endurecimiento inicial de la resina se conseguirá en 15 minutos de la puesta en obra y su resistencia será suficiente para permitir el desenroscamiento de los adaptadores de la cabeza de pernos. El fabricante de la resina deberá garantizar la perennidad del anclaje en terreno con agua, incluso en medios alcalinos. Las cargas de resina deberán ser utilizadas como máximo dentro del mes siguiente a su entrada en el almacén de obra, y en cualquier caso antes de su fecha máxima de utilización, que deberá figurar inscrita en la carga.

También, para el anclaje de los pernos se podrá utilizar un mortero con acelerantes de fraguado. El aditivo se ajustará a las prescripciones del Instituto Americano de concreto (ACI).

c) Controles

Se controlará que los trabajos de excavación se realicen adecuadamente pudiendo rechazar los trabajos que no se encuentren bien realizados a criterio del Regulador.

Así mismo se verificará que el CONCESIONARIO coloque la señalización o demarcado necesario en las zonas de trabajo, verificando siempre que no se presente algún tipo de peligro para las personas involucradas en el trabajo en el momento de la ejecución del mismo.

Para asegurarse de la buena calidad de los pernos colocados en obra, se solicitará al proveedor los certificados de ensayos a tracción, de cada lote suministrado.

En todos los casos el CONCESIONARIO estará obligado a facilitar los medios mecánicos de elevación necesarios para la ejecución de los ensayos, aceptando los tiempos de parada que se deriven de la ejecución de los mismos.

Se realizarán ensayos de tracción de pernos colocados normalmente (y no de pernos colocados especialmente para ensayos) mediante un gato hueco que permita ejercer una tracción sobre el bulón, apoyándose en la pared. La definición de los esfuerzos máximos de tracción a alcanzar en los diferentes terrenos será de acuerdo a los criterios utilizados en los tramos ya construidos. Se consideran aceptables resistencias tangenciales del orden de 0,4 N/mm² en materiales rocosos de calidad media. Se efectuarán controles sobre un promedio de 5% de los pernos instalados con periodicidad de 1 a 3 días, escogiendo de modo aleatorio los pases a ensayar y los pernos dentro de éste.

Se controlará la longitud libre (no anclada) del perno en cabeza, mediante la introducción de un alambre. Se efectuará un control por cada 10 pernos colocados. Esta longitud no será superior a 20 cm en pernos de cualquier longitud.

d) Aceptación de los trabajos

El Regulador verificará las dimensiones de los pernos de acuerdo a diseño, no permitiendo errores en sus dimensiones.

No se permitirán fallos, tanto en la longitud libre no cementada como en la resistencia al arranque, en un porcentaje superior al 20% de los pernos ensayados; de ser el caso, El Regulador podrá exigir, desde la reposición de los pernos estimados defectuosos, hasta la reposición de todos los elementos colocados desde el último punto de control en función de la gravedad de las faltas sobre los mínimos estipulados.

e) Medición

La unidad de medición será la unidad (und) de pernos de acero para sujeción realmente colocados, indicadas en el diseño y aprobadas por el Regulador.

552. A COLOCACIÓN DE MARCOS O CERCHAS

a) Descripción

La presente partida hace referencia al proceso de colocación de las cerchas o marcos metálicas, previstos como elementos de sostenimiento y estado rígido de la sección del túnel.

Serán considerados como mínimo los marcos tipo HEB-180 o similar, cuya calidad del acero que asegure un límite de fluencia mínimo de 36000 lb/pulg², (2500 kg/cm²). Para su colocación, los marcos serán arriostrados con espaciadores de diámetro mínimo Ø20 mm, considerando un espaciamiento de 1.0 m.

b) Procedimiento

El doblado de las cerchas vendrá efectuado de fábrica ajustándose a la forma y perímetro de la sección teórica y se suministrarán despiezadas en tramos que permitan su correcta manipulación.

Antes de su puesta en obra se efectuará una comprobación de forma, en taller, con el montaje de sus distintos elementos para verificar que se cumplen las medidas especificadas.

Las uniones de los distintos elementos se realizarán mediante placas transversales y pernos roscados que proporcionan una estructura rígida. En los extremos o patas de la cercha se incorporan placas de apoyo de dimensiones adaptadas a las cargas de la cercha y la resistencia del terreno de apoyo. Como mínimo se dispondrán placas de 200 x 250 mm (alineadas en el perfil exterior) con 10 mm de espesor.

El arriostramiento longitudinal de las cerchas se realizará mediante espaciadores constituidos por redondos de acero de 25 mm, soldados a las cerchas, o perfiles laminados de pequeña sección. Los espaciadores se colocarán cada metro de cercha de acuerdo con lo indicado en los planos.

La calidad de estos elementos accesorios será mayor o igual a la indicada para las cerchas.

Resulta fundamental garantizar la correcta ubicación geométrica del perfil dentro de la sección, por lo que para proceder a la colocación de las cerchas debe procederse al perfilado de la excavación, eliminando los salientes de terreno que puntualmente invadan el perfil teórico de la excavación, con el objetivo de respetar la sección útil del



túnel. El CONCESIONARIO realizará la excavación de la sección para conseguir que el perfil realmente excavado se encuentre próximo a la línea de excavación antes definida.

Tras el perfilado se procederá a colocar la cercha o marco, arriostrándola o uniéndola con la contigua. Las barras de arriostramiento longitudinal se colocarán cada 1,0 m a lo largo del desarrollo de la cercha. Este arriostramiento facilitará la estabilidad de la cercha en la fase de colocación.

c) Controles

De los trabajos de soldadura

El control de calidad e inspección de todos los trabajos de soldadura, consistirá en una meticulosa inspección hecha por el inspector de soldadura de un laboratorio acreditado de control de calidad quien ejecutará ensayos no destructivos, en conformidad con el código AWS o equivalente aprobado. Los ensayos no destructivos se harán por métodos radiográficos, de partículas magnéticas o ultrasónicos, según cuál sea el más efectivo para controlar cada tipo de empalmes. Se mantendrá un registro de los ensayos ejecutados, fácilmente accesible para ser examinado por el Regulador.

Las estructuras a soldar deberán estar libres de escamas sueltas, de óxidos, grasa, pintura, cemento, humedad o cualquier elemento extraño. Serán lisas, uniformes, libres de rebabas, gotas de metal y otros aspectos que puedan afectar la calidad de la soldadura.

En lo que respecta al control de las **uniones soldadas** se indica lo siguiente:

- Se efectuará examen visual de las condiciones de superficie, siendo causa de rechazo durante este control de soldadura los siguientes defectos que excedan las tolerancias: grietas, poros, falta de lado, falta de garganta, refuerzo excesivo, socavación del material base y traslape.
- El control radiográfico se empleará cuando así se establezca en Planos o Especificaciones, o como medio de resolver dudas o diferencias de opinión, entre El Regulador y el CONCESIONARIO, acerca de la ejecución de un trabajo.

- Las tolerancias admisibles para las dimensiones de lado y garganta de los filetes de soldadura serán:

Para filetes menores de 10 mm: + 1,5 mm

Para filetes mayores de 10 mm: + 2,0 mm

- Es responsabilidad del CONCESIONARIO contar en taller y en terreno, con los servicios de un Laboratorio de Ensayos Independiente, aceptable y aprobado por el Regulador.



De la instalación del marco o cercha metálica

El CONCESIONARIO deberá conseguir, que todas las uniones entre cerchas de avance y los pies derechos en el Banqueo reúnan las condiciones adecuadas.

Las cerchas deberán llevar las placas de conexión y reparto indicadas en los planos. El apoyo de las cerchas sobre el terreno se realizará de forma directa.

De las uniones soldadas

Las soldaduras se regirán por la Norma AWS D1.1 82 y donde sea aplicable, por otras reglas, suplementos y agregados a la D1.1.

Dimensiones Mínimas de Filetes de Soldadura

En terreno = 6 mm
En Taller = 5 mm a menos que los planos tengan indicaciones contrarias

d) Aceptación de los trabajos

En la colocación de las cerchas o marcos se cuidará especialmente la correcta ubicación geométrica del perfil dentro de la sección.

Se prohibirá la colocación de las cerchas fuera de su perfil, arrimadas al terreno, lo que redundaría posteriormente en problemas de gálibo o malas uniones en los elementos a colocar en el banqueo.

Los huecos existentes entre las cerchas y el terreno se rellenarán con mortero de cemento.

e) Medición

Se medirán las cantidades correspondientes a las obras realizadas, de acuerdo al diseño y estas especificaciones, en kilogramos (kg) para los marcos o cerchas instaladas, aprobadas por el Regulador. Los trabajos correspondientes a la instalación de cerchas en la etapa del banqueo se incluirán en una etapa posterior de construcción del túnel.

552. B COLOCACIÓN DE PLANCHAS TIPO BERNOLD O SIMILAR

a) Descripción

Las planchas tipo Bernold son chapas de acero estampadas y perforadas que son utilizadas a la vez como encofrado perdido y como armadura pasiva ubicada en el sostenimiento en su cara interior. El CONCESIONARIO podrá proponer un tipo de chapa similar a la tipo Bernold.

Las características técnicas mínimas que debe cumplir esta chapa son las siguientes:

- Será de espesor de 2 mm
- El límite elástico mínimo del material terminado será de mínimo 2.200 Kg/cm².
- La resistencia mínima a la tracción de sus nervios será de 3.700 Kg/cm².
- Las chapas tienen nervaduras cada 120 mm que son equivalentes a la armadura del acero en el concreto.

b) Procedimiento

La sección de las chapas en sentido longitudinal presenta nervios en forma de V, continuos en el sentido transversal del túnel, y alternando ondulaciones hacia fuera y hacia adentro del plano de franjas de chapa, que permiten el solape de las mismas por yuxtaposición.

Podrán utilizarse de forma sistemática para la formación del sostenimiento del túnel, como encofrado perdido. Se montan sobre las cerchas y se solapan unas con otras.



c) Controles

En este ítem se incluyen reglas de buena práctica para el control de colocación de las chapas tipo Bernold o similar.

Se controlará que los trabajos de colocación de las chapas se realicen adecuadamente, pudiendo rechazar los trabajos que no se encuentren bien realizados a criterio del Regulador.

Así mismo se verificará que el CONCESIONARIO coloque la señalización o demarcado necesario en las zonas de trabajo, verificando siempre que no se presente algún tipo de peligro para las personas involucradas en el trabajo en el momento de la ejecución del mismo.

El CONCESIONARIO presentará al Regulador las zonas donde será necesaria la colocación de este tipo de elementos, de acuerdo a su diseño, para su revisión y aprobación.

Deberá verificarse la correcta colocación de cada una de las chapas.

d) Aceptación de los trabajos

El Regulador establecerá los criterios de aceptación de los trabajos en base a:

- La correcta ubicación sobre los marcos dentro de la sección.
- Los huecos existentes entre las cerchas y el terreno se rellenarán con mortero de cemento.

e) Medición

Para la cuantificación del avance de las planchas se podrá tomar como medición auxiliar el área en metros cuadrados (m²) realmente ejecutados, aproximado al décimo de metro cuadrado en su posición original determinado dentro de las líneas indicadas en el EDI correspondiente y aprobadas por el Regulador.

553. A COLOCACIÓN DE MALLA DE ACERO PARA PROTECCIÓN DE TÚNELES

a) Descripción de la Partida.

La presente actividad consiste en la colocación de un enrejado de malla galvanizada en el túnel, cuyo objeto es proteger la plataforma de los eventuales desprendimientos. La malla a colocar será de acero de alta resistencia, galvanizado de triple torsión anclada a las paredes del túnel con los pernos de acero para sujeción tratados en la partida 580.A, pudiendo igualmente emplearse anclajes de cualquier tipología que garanticen el correcto anclaje y durabilidad de la malla.

b) Procedimiento

Se procederá a la disposición de una malla de acero galvanizado de triple torsión anclada a las paredes del túnel mediante los pernos de acero de sujeción tratados en la partida 580.A, y según el diseño del EDI correspondiente, ejecutando los trabajos desde la parte superior a la inferior.



Las piezas de malla de enrejado una vez colocadas y solapadas lateralmente unas a otras, de cinco (5) a veinte (20) cm, se coserán con alambre para que queden debidamente unidas.

Características mínimas de la malla de acero galvanizado de triple torsión

El acero que sirve para la fabricación de los hilos de alambre de las diferentes mallas y para cosidos y atirantados, será del tipo adecuado para la obtención de alambre por trefilado, con contenido máximo de carbono de 0,10% y límites superiores de fósforo y azufre de 0,04 y 0,05% respectivamente.

El alambre se galvanizará en caliente mediante inmersión de un baño de zinc fundido obtenido por procedimiento electrolítico que deberá contener como mínimo un 99,95% en peso de zinc.

El peso del recubrimiento de zinc no será inferior a doscientos veinticinco (225) g/m². La comprobación del espesor del recubrimiento se realizará por el método gravimétrico o por el volumétrico (midiendo el volumen de hidrógeno desprendido en la reacción del zinc con el ácido clorhídrico). En caso de disputa servirán los resultados del ensayo gravimétrico. Para los ensayos realizados sobre alambre después de tejido se admitirá una reducción del cinco por ciento (5%) del peso del recubrimiento de zinc.

El recubrimiento no presentará ninguna exfoliación apreciable a simple vista, y debe adherir al alambre de tal forma que, después del alambre haber sido enrollado 15 veces por minuto alrededor de un mandril, cuyo diámetro sea igual a 3 veces el del alambre, no pueda ser escamado o quebrado o removido con el pasar del dedo, de acuerdo con la especificación de la ASTM A641M-98.

El espesor o grueso de los alambres se medirá según dos direcciones perpendiculares entre sí, adaptándose como diámetro la media aritmética de ambas mediciones.

Dentro de cada rollo o bobina de alambre galvanizado se admitirán solamente soldaduras a tope hechas antes del galvanizado del alambre, no admitiéndose después ningún tipo de soldaduras.

La malla denominada de triple torsión estará constituida por una serie de alambres que después de tejidos en torsiones toman la forma de un hexágono alargado en el sentido de una de sus diagonales. Las dimensiones de luz de cada malla se miden en centímetros, tomando primeramente la medida entre torsiones laterales y seguidamente la correspondiente al final y principio de las torsiones anterior y posterior, en el punto de intersección teórico de los dos alambres teniendo en cuenta la figura en el sentido alargado del hexágono. Se admitirá una tolerancia no superior al cinco (5) por ciento.



En cualquier caso la resistencia longitudinal a la tracción de la malla debe ser superior a 90 kW/m. La resistencia a la tracción de la malla se calculará con la suma de cada uno de los alambres contenidos en un (1) m² de superficie.



En el calibre del alambre se admitirá una tolerancia después de tejido, del tres por ciento (3 %); la tolerancia sobre la resistencia por m² de malla y sobre el peso de la misma será del cinco por ciento (5 %). Las aristas o bordes de la malla, deberán estar rematadas con cable de acero galvanizado; la carga de rotura mínima del cable será 240 kW.

El alambre para cosidos y atirantados de la malla, será de acero también galvanizado "Reforzado" 2,2 mm de diámetro como mínimo. Se admitirá una tolerancia en el calibre del tres (3 %) por ciento.

c) Controles

Se controlará que los trabajos de ejecución se realicen adecuadamente pudiendo rechazar los trabajos que no se encuentren bien realizados a criterio de la Regulador.

Asimismo se verificará que el CONCESIONARIO coloque la señalización o demarcado necesario en las zonas de trabajo, verificando siempre que no se presente algún tipo de peligro para las personas involucradas en el trabajo en el momento de la ejecución del mismo.

El Regulador podrá exigir al CONCESIONARIO el Certificado de Garantía, expedido por el fabricante, relativo a la calidad de los materiales empleados para la fabricación de la malla, en el que deberá constar:

- El contenido de zinc en gramos por m² de superficie recubierta de alambre.
- La adherencia, uniformidad y prestación del alambre galvanizado.
- El tipo de malla y el calibre del alambre correspondiente.
- La resistencia por m² de la malla empleada.
- Límite de fluencia de los pernos de anclaje en kg/cm².

El Regulador verificará la correcta colocación de la malla en los taludes requeridos.

d) Aceptación de los trabajos

Los trabajos podrán ser aprobados por el Regulador, cuando:

- Se haya verificado que los materiales empleados para la fabricación y sujeción de la malla cumplen todos los requisitos de calidad.
- Se haya verificado la correcta ejecución de la malla en toda la superficie requerida del túnel de acuerdo a lo señalado en el EDI correspondiente.

e) Medición

La unidad de medición será metro cuadrado (m²) realmente ejecutado, aproximado al décimo de metro cuadrado en su posición original determinado dentro de las líneas indicadas en el Proyecto y aprobadas por el Regulador.

553. B COLOCACIÓN DE MALLA DE GUIADO PARA PROTECCIÓN DE TALUDES



La presente actividad consiste en la colocación de un enrejado de malla galvanizada anclada en el hombro o coronación del talud, a una distancia de al menos ochenta centímetros (80cm) del borde del mismo.



La parte inferior de la malla se asentará al terreno, mediante una barra de acero de contrapeso al pie del talud, de forma que pueda levantarse el enrejado por esta parte si en algún caso es necesario sacar posibles acumulaciones de desprendimientos.

Será de aplicación todo lo dispuesto en la partida 553.A. Su colocación se realizará de acuerdo a diseño del EDI correspondiente, en las coronaciones de talud, según corresponda.

553. C COLOCACIÓN DE MALLA CON PERNOS PARA PROTECCIÓN DE TALUDES

La presente actividad consiste en la colocación de un enrejado de malla galvanizada para protección del talud. La malla será sujeta al talud mediante los pernos de anclaje tratados en la partida 580.A, pudiendo igualmente emplearse anclajes de cualquier tipología que garanticen el correcto anclaje y durabilidad de la malla.

Será de aplicación todo lo dispuesto en la partida 553.A. Su colocación se realizará de acuerdo a diseño del EDI correspondiente, en toda la superficie del talud, según corresponda.

310. B COLOCACIÓN DE SHOTCRETE

La presente actividad consiste en la colocación de shotcrete para la estabilización del túnel, en las secciones determinadas en los EDI correspondientes, de resistencia mínima 280 kg/cm².

Será de aplicación todo lo dispuesto en la partida 310.A de la Sección A.6. Puentes del presente anexo.

A.8. Superestructura de la Vía Férrea

102. A TRAZO Y REPLANTEO TOPOGRÁFICO

1. Definición de las obras

Se refiere a los trabajos de control topográfico, antes, durante y después de la ejecución de las Obras.

2. Ejecución de las obras

Previa a la ejecución de los trabajos se colocarán estacas a una distancia de 2m del eje de la vía, cada 20 metros en tangente y cada 10m en curvas, las mismas que servirán como puntos de control para los trabajos de alineamiento y nivelación.

Cada 500m se colocarán estacas metálicas monumentadas con concreto.

Se llevará un registro con los niveles de la vía férrea medidos sobre el eje de la vía y referidos a las estacas de madera para el control respectivo. El CONCESIONARIO es responsable del cuidado y reposición de las estacas.

El CONCESIONARIO será responsable de mantener en todo momento personal y equipos topográficos adecuados para el control topográfico.

3. Medición

Se medirá por metro (m) de avance ejecutado.

214. B DESCAJONADO DE VIA

1. Definición de las obras

Se refiere a los trabajos de descajonado de la vía (corte y excavación del material entre los durmientes y por debajo de estos).

2. Ejecución de las obras



Una vez retirados todos los materiales de vía se procederá al corte y excavación del material que se encuentra entre los muros sardinel -cuando estos existan, de no existir muro sardinel se excavará de acuerdo al ancho de vía indicado en los planos incluyendo el ancho correspondiente al muro sardinel - hasta los niveles indicados en los planos para la colocación de balasto, la superficie inferior deberá quedar uniforme y libre de materiales y residuos.

Los niveles de excavación se verificarán con las estacas referenciales colocadas al costado de la vía, cualquier sobre excavación será rellenada y compactada adecuadamente sin costo para el FHH.

3. Medición

Se medirá por metro lineal (m) de vía efectivamente descajonada a los niveles y anchos establecidos.

221. A ACONDICIONAMIENTO DE LA PLATAFORMA EXISTENTE

1. Definición de las obras

Comprende los trabajos de acondicionamiento de la plataforma existente, después del levante de la vía y del retiro del balasto.

2. Ejecución de las obras

Los trabajos incluyen todas las labores necesarias para la completa realización de la unidad así como aporte o retirada de subbalasto, así como todas las operaciones necesarias (arado, compactado y nivelado), para dejarlo a la cota necesaria, totalmente terminado.

Se comprobará que la superficie acondicionada tenga la densidad apropiada y las cotas indicadas en los planos.

Todas las irregularidades que excedan las tolerancias admitidas en la especificación respectiva deberán ser corregidas.

3. Medición

Se medirá por metro lineal (m) de plataforma ferroviaria acondicionada.

545. A MURO GUARDABALASTO

1. Definición de las obras

Se refiere a la colocación de muro sardinel cuya función es la de contener el balasto y evitar que se desmorone y se pierda especialmente en el área de los hombros.

El CONCESIONARIO podrá hacer uso de esta actividad cuando por condiciones geométricas no es posible implementar la sección de vía férrea con todos sus componentes incluso los de drenaje, debiendo desarrollar el detalle en el EDI correspondiente.

2. Ejecución de las obras

Estos trabajos se ejecutarán antes de la distribución del balasto.



Merecerá la limpieza de la zona (201.C), excavación (203.B), colocación de encofrado (314.C) y concreto estructural (partida 310.A).

Se verificará el cumplimiento de las cotas y condiciones geométricas señaladas en el EDI correspondiente

3. Medición

Se medirá por metro lineal (m) de muro sardinel efectivamente colocado.

545. H SARDINEL DE CONCRETO SEPARADOR DE PLATAFORMA FERROVIARIA

1. Definición de las obras

Se refiere a la colocación de muro sardinel cuya función es la de separar la plataforma ferroviaria del viario de tráfico, evitando la invasión de la plataforma ferroviaria por vehículos rodados, permitiendo además el cruce de personas. El CONCESIONARIO lo implementará al menos en la zona urbana desde inicio de la vía hasta la estación Chilca

2. Ejecución de las obras

Estos trabajos se ejecutarán antes de la distribución del balasto.

Merecerá la limpieza de la zona (201.C), excavación (203.B), colocación de encofrado (314.C) y concreto (partida 310.A).

Se verificará el cumplimiento de las cotas y condiciones geométricas señaladas en el EDI correspondiente.

3. Medición

Se medirá por metro lineal (m) de sardinel efectivamente colocado.

669. A DESARME DE VIA Y RETIRO DE RIELES Y ACCESORIOS

1. Definición de las obras

Se refiere a las labores de desarme de la vía férrea, y el retiro de los rieles y accesorios fuera de la vía.

2. Ejecución de las obras

Se procederá al desmontaje de los pernos de las eclisas, desmontaje de la fijación de vía y luego se retirarán los rieles. Los rieles pueden ser retirados de la vía en dos o hasta tres barras juntas y desmontar las uniones posteriormente fuera de la vía, todas las uniones serán desmontadas.

Para el desmontaje de los pernos de las eclisas se podrá utilizar equipo de oxicorte en los pernos que por su estado no puedan ser recuperados.

Todos los materiales serán retirados completamente fuera de la vía y colocados en pequeñas pilas o rumas sin mezclar los diferentes accesorios.

No se cortará ningún riel con equipo de oxicorte.

3. Medición

Por metro lineal (m) de vía férrea efectivamente desmontada.

670. A CARGUÍO DE RIELES

1. Definición de las obras

Se refiere a los trabajos de carga y estiba de los rieles en los planos o plataformas ferroviarias para su traslado a obra.

2. Ejecución de las obras

Los rieles serán cargados en forma manual o con ayuda de equipos mecánicos (grúas o montacargas) a las planas o plataformas ferroviarias.

Los rieles se colocarán en capas alternadas patín - cabeza, sin exceder las dimensiones de las plataformas ferroviarias.

El proceso de carga y estiba será supervisado por personal del área de operaciones del FHH, quienes darán conformidad al finalizar el carguío y estiba de cada plana o plataforma ferroviaria.

Los trabajos de carga y estiba se efectuarán de preferencia con luz del día, cuando se requiera efectuar trabajos durante la noche se dotará de los equipos de iluminación suficientes para garantizar una operación segura, se requiere la aprobación previa del Regulador.

La estiba de los rieles en los planos o plataformas ferroviarias se realizara utilizando sujetadores o cables en buen estado y cuya capacidad sea aparente para el material a transportar.

3. Medición

Por metro lineal (m) de riel cargado y estibado en las plataformas ferroviarias.

671. A CARGUÍO DE DURMIENTES DE CONCRETO

1. Definición de las obras

Se refiere a los trabajos de carga y estiba de los durmientes en las plataformas ferroviarias para su traslado a obra para colocación.

2. Ejecución de las obras

Los durmientes serán cargados en forma manual o con ayuda de equipos mecánicos (grúas o montacargas) a las planas o plataformas ferroviarias.

Los durmientes se colocarán sin exceder las dimensiones de las plataformas ferroviarias.

El proceso de carga y estiba será supervisado por el Regulador, quien dará conformidad al finalizar el carguío y estiba de cada plana o plataforma ferroviaria.

Los trabajos de carga y estiba se efectuarán de preferencia con luz del día; cuando se requiera efectuar trabajos durante la noche se dotará de los equipos de iluminación



suficientes para garantizar una operación segura, se requiere la aprobación previa del Regulador.

La estiba de los durmientes en los planos o plataformas ferroviarias se realizará utilizando sujetadores o cables en buen estado y cuya capacidad sea aparente para el material a transportar.

Aquellas durmientes de concreto existentes que presenten fallas estructurales no serán consideradas para los fines del proyecto.

3. Medición

Por unidad (und) de durmiente de concreto cargado y estibado en plataformas ferroviarias.

672. A CARGUÍO DE ACCESORIOS

1. Definición de las obras

Se refiere al carguío y estiba de los accesorios de vía como tirafondos, eclisas, pernos rieleros y planchas de asiento entre otros en vagones ferroviarios.

2. Ejecución de las obras

Los sacos, bolsas o cajas conteniendo los accesorios se colocarán sin exceder las dimensiones de las plataformas ferroviarias.

El proceso de carga y estiba será supervisado por el Regulador, quien dará conformidad al finalizar el carguío y estiba de cada plano o plataforma ferroviaria.

Los trabajos de carga y estiba se efectuarán de preferencia con luz del día, cuando se requiera efectuar trabajos durante la noche se dotará de los equipos de iluminación suficientes para garantizar una operación segura, se requiere la aprobación previa del Regulador.

La estiba de los accesorios en los planos o plataformas ferroviarias se realizara utilizando sujetadores o cables en buen estado y cuya capacidad sea aparente para el material a transportar.

3. Medición

Esta actividad será medida por tonelada (t) de accesorios efectivamente cargados y estibados en vagones ferroviarios.



673. A TRANSPORTE DE MATERIALES A LA ZONA DE TRABAJO

1. Definición de las obras

Se refiere al transporte de los materiales de vía a ser utilizados en los trabajos de rehabilitación y renovación de vía, como rieles, durmientes, tirafondos, eclisas, pernos y planchas de asiento.



2. Ejecución de las obras

El transporte de los materiales de vía será coordinado con el Regulador, indicando claramente y por escrito los puntos o kilómetros de destino de cada uno de los materiales a transportar.

La programación deberá efectuarse al menos con diez (10) días de anticipación para la disponibilidad del material rodante.

3. Medición

La medición se efectuará en toneladas por kilómetro (t/km) efectivamente transportada.

674. A DESCARGA DE RIELES EN OBRA

1. Definición de las obras

Se refiere a la descarga de los rieles de las plataformas ferroviarias al costado de la vía, lo más cerca posible a su lugar de instalación.

2. Ejecución de las obras

La descarga de rieles se efectuará en forma manual y se efectuará a velocidad restringida (menos de 6 km/h), la descarga de rieles se efectuará únicamente durante el día, no se permitirá efectuar esta labor en horas de la noche o cuando las condiciones climáticas sean adversas.

3. Medición

Por metro lineal (m) de riel efectivamente descargado al costado de la vía lo más cerca posible a su lugar de instalación final.

675. A DESCARGA DE DURMIENTES EN OBRA

1. Definición de las obras

Se refiere a la descarga de los durmientes de las plataformas ferroviarias.

2. Ejecución de las obras

La descarga de este material se efectuará en forma manual y será ejecutada preferentemente de día; excepcionalmente se podrá efectuar en horas de la noche, siempre y cuando se cuente con la aprobación del Regulador y se disponga de iluminación adecuada para efectuar la descarga sin riesgo.

Los durmientes no serán arrojados de las plataformas ferroviarias para evitar daños en las aristas.

Los durmientes se descargarán formando pequeñas pilas o rumas al costado de la vía sin bloquearla ni ser un riesgo para el tránsito del personal o los equipos.

3. Medición

Por unidad (und) de durmiente efectivamente descargado al costado de la vía.



676. A DESCARGA DE ACCESORIOS DE OBRA

1. Definición de las obras

Se refiere a la descarga de los accesorios desde los vagones ferroviarios al costado de la vía en lugares predeterminados.

2. Ejecución de las obras

Los accesorios se descargarán de preferencia con su empaque o envoltura original (saco, bolsa, caja, etc.).

Los accesorios no serán arrojados para evitar daños a los empaques, evitando el rociado de los mismos, de preferencia se realizará esta labor durante las horas del día.

3. Medición

Por tonelada (t) de accesorios efectivamente descargados.

677. A TRASLADO Y APILADO DE DURMIENTES USADOS

1. Definición de las obras

Se refiere a las labores de traslado y apilado de los durmientes (de madera o de concreto en mal estado) provenientes del desarme de vía hasta una distancia sugerida en promedio de 1.5 km.

2. Ejecución de las obras

Solamente se trasladarán los durmientes que por su estado puedan ser reutilizados en otros tramos de la vía o en desvíos, o aquellos de concreto en mal estado.

Se ubicarán previamente las zonas más aparentes para la ubicación de las pilas de durmientes.

Los durmientes se trasladarán mediante carros de empuje y autovías o lorrys, tomando las precauciones necesarias para los movimientos, previa aprobación del Regulador.

Los durmientes inservibles serán apilados al costado de la vía, asimismo de existir durmientes de concreto biblock estos serán apilados o arrumados por separado al costado de la vía.

Los durmientes formarán rumas de cien durmientes.

3. Medición

Por unidad (und) de durmiente efectivamente trasladado y apilado.

677. B RETIRO DE DURMIENTES

1. Definición de las obras

Se refiere a las labores de retiro de los durmientes de la vía después de desarmada la vía férrea.



2. Ejecución de las obras

Una vez retirados los rieles y los accesorios fuera de la vía se procederá al retiro de todos los durmientes fuera de la vía.

Los durmientes retirados deberán colocarse fuera del área de trabajo de forma tal que no se interrumpan las labores o el tránsito de personas, materiales y equipos.

3. Medición

Por unidad (und) de durmiente efectivamente retirado de la vía.

677. C DISTRIBUCIÓN DE DURMIENTE DE CONCRETO

1. Definición de las obras

Se refiere a la distribución de los durmientes dentro de la caja de la vía.

2. Ejecución de las obras

Los durmientes se distribuirán de acuerdo a la distancia especificada en los planos respectivos considerando el eje de la vía para la medición de la distancia entre ejes de durmientes.

El alineamiento preliminar se efectuará sobre el eje de la vía.

3. Medición

Por unidad (und) de durmiente efectivamente colocada en la vía.

678. A TRASLADO Y APILADO DE RIELES USADOS

1. Definición de las obras

Se refiere al traslado de los rieles usados a zonas aparentes para su almacenaje y posterior traslado para su devolución o reutilización. Se sugiere una distancia promedio de 1.5km.

2. Ejecución de las obras

Se trasladarán todos los rieles independientemente de su longitud o estado de conservación.

Se ubicarán previamente las zonas más aparentes para la ubicación de las pilas de rieles.

Los rieles se trasladarán mediante carros de empuje y autovías o lorrys, tomando las precauciones necesarias para los movimientos, contando con la aprobación del Regulador.

Los rieles se apilarán separados del terreno y se colocarán en capas sobre correderas (riel colocado transversalmente) para facilitar su carguío posterior. Los rieles se colocarán con el patín o plancha hacia abajo.

3. Medición



Por metro lineal (m) de riel efectivamente trasladado y apilado

679. A TRASLADO Y APILADO DE ACCESORIOS USADOS

1. Definición de las obras

Se refiere al traslado y apilado de los accesorios de vía (eclisas, planchas de asiento, pernos, tirafondos y clavos) que pueden ser reutilizados en otros tramos o desvíos. Se sugiere una distancia promedio de 1.5km.

2. Ejecución de las obras

Solamente se trasladarán los accesorios que por su estado de conservación puedan ser reutilizados.

Se ubicarán previamente las zonas más aparentes para la ubicación de los accesorios. Los accesorios se trasladarán mediante carros de empuje y autovías o lorrys, tomando las precauciones necesarias para los movimientos, contando con la aprobación del Regulador.

Los accesorios se apilarán separados y se colocarán en envases aparentes (sacos, bolsas, costales, etc.) o paquetes con cantidades constantes y se indicará con pintura el material (iniciales o códigos) y la cantidad en la parte exterior del envase, para facilitar su carguío posterior.

3. Medición

Por tonelada (t) de accesorios efectivamente trasladado y apilado de acuerdo a las presentes especificaciones.

680. A CARGUÍO Y TRASLADO DE MATERIALES DE VIA

1. Definición de las obras

Se refiere al traslado de rieles accesorios y durmientes retirados de la vía, para su almacenaje en los lugares que determine el CONCEDENTE.

2. Ejecución de las obras

Los materiales serán cargados en forma manual a los carros planos, bodegas o plataformas con baranda.

El carguío de rieles se efectuará únicamente durante el día.

El carguío de durmientes y accesorios se efectuará de preferencia durante el día, de ser necesario podrá efectuarse durante la noche previa autorización del Regulador contando con la iluminación suficiente para garantizar una operación segura.

Medición

Por tonelada-kilómetro (t/km) efectivamente cargada y transportada.

681. A CARGUÍO Y DISTRIBUCIÓN DE BALASTO MEDIANTE VAGONES TOLVA

1. Definición de las obras

Se refiere al carguío del balasto, almacenado al costado de la vía férrea, en carros del ferrocarril y su posterior traslado y rociado (distribución) sobre la vía férrea.

2. Ejecución de las obras

El carguío se efectuará empleando equipo mecánico apropiado, los carros ferroviarios designados para el balasto indicarán claramente la capacidad de los mismos en m³ y en ton. El carguío será supervisado por el Regulador.

Las compuertas de descarga de los carros para balasto permanecerán cerradas y aseguradas durante todo el proceso de carguío y transporte hasta llegar al lugar designado para la descarga y distribución del balasto.

Las labores de carguío pueden efectuarse durante las 24 horas del día sin embargo la labor de descarga y distribución del balasto se efectuará únicamente durante el día.

El CONCESIONARIO realizará la limpieza y el cribado del balasto existente para su reaprovechamiento en el Proyecto.

3. Medición

Por metro cúbico (m³) de balasto cargado y distribuido en la vía.

1500. A RETIRO DE BALASTO, TRANSPORTE Y DESCARGA

1. Definición de las obras

Comprende el retiro de balasto de la vía existente.

2. Ejecución de las obras

Será de aplicación lo dispuesto en la partida 206.A de la sección A.9 Edificaciones del presente documento.

3. Medición

Por metro cúbico (m³) de material realmente retirado.

1500. B TRATAMIENTO Y CLASIFICACIÓN DE BALASTO

1. Definición de las obras

Comprende el tratamiento y clasificación del balasto retirado de la vía existente.

2. Ejecución de las obras

Se procederá a tratar, procesar y clasificar el balasto retirado, con la finalidad de reutilizar aquel que cumpla las condiciones señaladas en la especificación correspondiente.

3. Medición

Por metro cúbico (m³) de material realmente tratado y clasificado.

1501. A PASOS A NIVEL EXISTENTES

1. Definición de las obras

Comprende las actuaciones necesarias para adecuar la zona de cruce de acuerdo a las exigencias de la propiedad, en los siguientes pasos a nivel existentes:

Emplazamiento de los Pasos a Nivel existentes, donde se actuará.

0+200	4+568	43+800
0+400	5+068	52+030
0+545	5+276	67+500
0+681	5+700	68+290
0+904	6+424	76+400
0+985	6+691	92+400
1+061	8+457	95+754
1+275	8+600	117+600
1+461	8+800	126+205
1+622	9+162	127+629
2+090	9+800	128+423
2+975	10+914	

2. Ejecución de las obras

Se procederá a la protección de los numerosos pasos a nivel existentes en la línea, mediante la instalación de barreras automáticas o mediante señalización luminosa y acústica.

Así mismo, en caso necesario se procederá a la renovación del pavimento, de forma que los rieles queden embebidos en concreto o en el propio pavimento del vial.

Se solicitará y obtendrá previamente la autorización del Regulador para el inicio de los trabajos.

Se procederá al desmontaje de los rieles y guardarrieles así como el retiro de toda la fijación.

Se excavará la zona del paso a nivel de acuerdo a las dimensiones indicadas en el plano respectivo.

Se nivelará y compactará las superficies, y se colocarán los dados de concreto a una distancia entre ejes de 0.60 m (en el sentido longitudinal o eje de la vía férrea).

Se colocarán los durmientes biblock sobre los dados verificando la nivelación y alineamiento.

Verificada la nivelación y alineamiento se montarán los rieles y guardarrieles con los espaciamientos indicados en los planos.

Se procederá a llenar el cajón de la vía hasta las cotas o alturas indicadas en los planos., con concreto $f'c = 210 \text{ kg/cm}^2$.

De ser necesario se construirá un paso a nivel temporal al costado de paso a nivel para no restringir el tránsito de vehículos.

El montaje de las instalaciones, deberá realizarse con los servicios ferroviarios plenamente operativos.



No deberán producirse interferencias con la arquitectura de las obras civiles existentes, salvo en aquellas cuya utilización hubiera sido debidamente autorizada.

El acabado de las instalaciones suministradas deberá estar arquitectónicamente en concordancia con los emplazamientos que le hubieran sido asignados cuando éstos se encontraran a la vista del público usuario del servicio.

Además de no afectar el normal desenvolvimiento del servicio comercial de pasajeros, las actividades de montaje y desmontaje no deberán tampoco condicionar ni entorpecer el flujo y rutina de los pasajeros.

Cualquier equipamiento que deba ser instalado en la zona de vía deberá respetar los límites impuestos por las obras civiles existentes y el gálibo dinámico del tren.

Para realizar la puesta en servicio de las barreras automáticas se deberá contar con la aprobación del Regulador. Una vez en servicio las barreras automáticas se realizará un monitoreo del funcionamiento de las mismas con personal del CONCESIONARIO durante un período mínimo de 30 días corridos las 24 horas, supervisadas y gestionadas en tiempo real. De ser satisfactorio el funcionamiento de las mismas a consideración de la Inspección se procederá a retirar el personal, en caso contrario el Regulador determinará una extensión del tiempo de monitoreo.

3. Medición

Se medirá en metros lineales (m) del paso a nivel renovado, incluyendo las barreras automáticas, señalización luminosa y acústica.

1502. A DURMIENTE DE CONCRETO

1. Definición de las obras

Esta partida describe las condiciones exigidas en el suministro a obra y colocación de los durmientes de concreto pretensado sobre el lecho de balasto previamente construido.

El CONCESIONARIO deberá suministrar los durmientes y sujeciones elásticas a la obra efectuando su carga y transporte hasta el punto de su colocación y descarga. Durante la carga y transporte se adoptarán las precauciones necesarias para que no se vean solicitadas por esfuerzos que no sean los propios para los que están diseñadas los durmientes.

2. Ejecución de las obras

Para el transporte de los durmientes, el clip deberá ser de sujeción completa. Los durmientes podrán colocarse en sentido longitudinal o transversal según convenga, para carga, descarga y aprovechamiento del espacio.

La manipulación de los durmientes deberá estar mecanizada, evitando golpes e impactos entre las mismas. Se tendrá en cuenta:

- Estará prohibido lanzar o dejar caer por gravedad los durmientes.
- Deberán evitarse las maniobras bruscas.
- Se tendrá un cuidado especial con los durmientes preequipadas con sus sujeciones, para no deteriorar a estas últimas. Para esto, los durmientes serán izadas por sus extremos.



3. Medición

Se medirá por unidad (und) de durmiente de concreto con sujeciones elásticas.

1502. B RENOVACIÓN DE VIGAS DE MADERA EN PUENTES

1. Definición de las obras

Suministro y colocación de las vigas de madera en la superestructura ferroviaria de los puentes a renovar en la línea Huancayo – Huancavelica incluye la carga, transporte y descarga a lugar de trabajo y todas las operaciones necesarias para el completo acabado de la renovación de las vigas de madera.

2. Ejecución de las obras

El CONCESIONARIO es responsable de las actividades para el cumplimiento de la actividad descrita.

3. Medición

Se medirá por unidad (und) de viga de madera incluyendo las sujeciones necesarias.

Incluye el suministro de la viga y la carga, descarga y transportes necesarios.

1502. C VIGAS DE MADERA EN CAMBIOS DE VÍA

1. Definición de las obras

Suministro y colocación de las vigas de madera en los cambios de vía de los puentes a renovar en la línea Huancayo – Huancavelica incluso carga, transporte y descarga a lugar de trabajo y todas las operaciones necesarias para el completo acabado de la renovación de las vigas de madera.

2. Ejecución de las obras

El CONCESIONARIO es responsable de las actividades para el cumplimiento de la actividad descrita.

3. Medición

Se medirá por unidad (und) de cambio de vía, es decir el juego o conjunto de vigas de madera que la conforman, incluyendo las sujeciones necesarias.

Incluye el suministro de las vigas, carga, descarga, transportes e instalación conforme a la norma AREMA.

1503. A SUMINISTRO DE RIEL ASCE 80

1. Definición de las obras

Este artículo describe las condiciones exigidas en el suministro y descarga en obra del riel ASCE 80 (80 lb/yd)

2. Ejecución de las obras



El CONCESIONARIO es responsable de la provisión y el transporte de los rieles del proyecto.

El transporte de los rieles se efectuará mediante trenes, hasta su descarga en el tajo. El tren transportará barras cortas de 12 metros de longitud.

3. Medición

La medición se realizará por metros lineales (m) de riel suministrado y puesto en obra.

1504. A SUMINISTRO DE BALASTO

1. Definición de las obras

Se refiere al suministro de balasto para vía férrea, entregado al costado de la vía férrea y que cumple la norma AREMA

2. Ejecución de las obras

Características Generales del material

- Gravedad específica y absorción de agregados gruesos (ASTM C.127)
- Absorción máxima 0.8%
- Terrones de arcilla y partículas desmenuzables (ASIM C.142)
- Presencia máxima de arcilla de 0.5%
- Presencia máxima de roca desmenuzable de 3%
- Desintegración al sulfato de sodio (ASTM C88)
- El agregado no deberá tener una pérdida de peso mayor al 10%
- Material pulverulento que pasa por el tamiz N° 200 – 1%

Desgaste del material

El porcentaje de desgaste del material, ensayado mediante la prueba de "Los Ángeles" no deberá exceder el 25% del peso de la muestra.

Características Específicas:

- La masa específica aparente debe ser menor que 1%
- La absorción de agua debe ser menor que 1%
- La porosidad aparente debe ser menor que 1%
- La resistencia al choque debe ser menor que 20%
- La forma cúbica para graduación arriba del tamiz 19 debe ser mayor o igual a 90%
- La resistencia a la compresión simple axial debe ser mayor que 100 kgf/dm²
- La durabilidad, pérdida media de peso, debe ser menor o igual a 10%
- El peso específico debe ser mayor a 1600 kg/m³.



Control de Calidad

Los ensayos de calidad para la aceptación del agregado para balasto serán los siguientes:

Resistencia a la compresión



La resistencia a la comprensión sobre muestras cúbicas de roca de la cantera, que midan 7 cm de lado. Para cada prueba se tomarán 4 muestras que reflejen las características de la roca por explotar.

La resistencia última no tendrá que ser inferior a 60MPa (600kg/cm²), obtenida como valor medio de las cuatro muestras cúbicas ensayadas.

Desgaste por abrasión

El desgaste por abrasión ensayado en la máquina de "Los Ángeles", se hará con muestras granulométricas de 10,000 gramos, a 1000 R.P.M. conforme a la norma ASTM C.535 (abrasión of large size coarse aggregate).

El porcentaje de desgaste no excederá del 25% del total de la muestra ensayada.

Análisis granulométrico

La granulometría de la piedra partida para balasto se deberá determina con auxilio de tamices de laboratorio con mallas cuadradas estandarizadas.

La franja granulométrica del agregado para balasto será la siguiente:

TAMIZ	MM	(PULGADAS)	% DE MATERIAL QUE PASA
	63.5	2 ½"	100
	50.8	2 "	80-90
	38.1	1 ½"	25-35
	25.4	1 "	0-10
	19.05	¾"	0-1

Frecuencia y tipo del muestreo

Por cada 1000m³ de balasto producido se tomaran ensayos de desgaste por abrasión en la máquina de "Los Ángeles", para el control de las características granulométricas y la forma del agregado producido.

Para el control de las características granulométricas y de la forma del agregado, se tomara una muestra representativa de 0.1000m³ (aproximadamente 180 Kg), de material.

Todos los demás ensayos se llevaran a cabo cada 10,000 m³ de producción. Los resultados de todos los ensayos deberán cumplir con lo establecido en las presentes especificaciones técnicas.

En caso que los resultados de la inspección y de los ensayos resulten negativos, se rechazará y retirara del sitio la cantidad de balasto al que ellos se refieren.

El muestreo y el control de calidad del balasto producido se harán de preferencia en las canteras de producción, sin embargo a juicio de la empresa se podrá ordenar la ejecución de los controles de calidad del agregado suministrado en la vía férrea. En caso de incumplimiento del material ensayado, este se rechazará y se retirará del costado de la vía.

3. Medición



Se medirá por metros cúbicos (m³) entregado al costado de la vía férrea Huancayo-Huancavelica, que cumpla los requerimientos establecidos en las presentes especificaciones.

1505. A SUMINISTRO DE PERNOS RIELEROS

1. Definición de las obras

Comprende el suministro de los pernos rieleros, empleados en el montaje de la vía para realizar las conexiones necesarias.

2. Ejecución de las obras

Se refiere al suministro de pernos rieleros de cabeza redonda y cuello oval para eclisa de riel con arandela de presión y tuerca, de acuerdo a las medidas indicadas en planos.

La fabricación, condiciones de aceptación, protección y garantía se ceñirán a la norma AREMA

3. Medición

Se medirá por unidad (und) de perno rielero (incluido tuerca y arandela) suministrado a obra. Incluye el suministro y transporte a la zona de utilización.

1506. A SUMINISTRO DE TIRAFONDOS

1. Definición de las obras

Se refiere al suministro de tirafondos galvanizados con cabeza cuadrada, de acuerdo a las medidas indicadas en planos.

2. Ejecución de las obras

La fabricación, condiciones de aceptación, protección y garantía se ceñirán a la norma AREMA.

3. Medición

Se medirá por cada pieza (und) entregada que cumpla los requerimientos establecidos en las presentes especificaciones.

1507. A SUMINISTRO DE PLANCHAS DE ASIENTO

1. Definición de las obras

Comprende el suministro de planchas de asiento, empleados en el montaje de la vía para la colocación de los rieles sobre los durmientes.

2. Ejecución de las obras

Se refiere al suministro de planchas de asiento para riel de acuerdo a las especificaciones de proyecto.

La fabricación, condiciones de aceptación, protección y garantía se ceñirán a la norma AREMA



3. Medición

Se medirá por unidad (und) de plancha de asiento suministrada a obra. Incluye el suministro y transporte a la zona de utilización.

1508. A SUMINISTRO DE ECLISAS

1. Definición de las obras

Elementos de sujeción entre dos barras de rieles, compuesto por dos piezas de acero dotadas de cuatro agujeros para la fijación al alma del riel mediante pernos.

2. Ejecución de las obras

El conjunto de eclisas se fijará mediante pernos, una vez alineado el riel. El par de apriete se comprobará de los pernos será aplicado y comprobado conforme indicaciones del fabricante y cumplimiento de la norma AREMA.

3. Medición

Se medirá por cada par de eclisas (par) entregada que cumpla los requerimientos establecidos en las presentes especificaciones.

1602. A ENSAMBLADO DE VÍA (COLOCACIÓN DE ECLISAS, PERNOS Y TIRAFONDOS)

1. Definición de las obras

Se refiere al proceso de ensamble de rieles, colocación de eclisas, pernos rieleros, planchas de asiento y fijación con tirafondos.

2. Ejecución de las obras

El CONCESIONARIO es responsable del correcto ensamblado de la vía mediante eclisas, pernos y tirafondo, verificará el alineamiento de la vía mediante el control topográfico y el estacado preliminar.

3. Medición

Se medirá por metro lineal (m) de vía ensamblada y con los accesorios completamente instalados.

1603. A SOLDADURA DE RIELES

1. Definición de las obras

Se refiere al suministro e instalación de soldadura aluminotérmica en los rieles.

2. Ejecución de las obras

Se refiere a las condiciones que deben cumplir los rieles soldados en la vía por el procedimiento aluminotérmico, así como también los elementos consumibles utilizados: material de aporte, forro de crisol, boquilla de destape automático con su correspondiente polvo obturador, bengala de encendido, moldes refractarios y pasta selladora.



Condiciones Generales

Rieles

Los rieles deberán presentar las superficies a unir perpendiculares al eje longitudinal; los extremos correspondientes a estas superficies, incluidas las mismas, estarán exentos de óxido u otras substancias que perjudiquen la ejecución y/o la calidad de la soldadura; y estarán separados entre sí la distancia (cala) que indique el fabricante de la porción aluminotérmica (material de aporte).

En los rieles a soldar, no deberá apreciarse ningún tipo de defectos (fisuras, taladros a menos de 40 mm de los extremos a soldar o una vez y media el diámetro del agujero considerado, lo que resulte mayor, desgastes excesivos, etc.). Si existe algún defecto que pudiera influir en la vida útil de la soldadura, se eliminará en su totalidad, por corte de la zona dañada, hecho con máquina tronzadora con dispositivo para fijarla al riel, o sierra mecánica que asegure un corte perpendicular al riel.

Si los perfiles de los rieles a soldar son diferentes, o presentan desgastes distintos, la alineación en los planos horizontal y vertical deberá realizarse en correspondencia con las superficies de rodamiento del hongo del riel, superior y lateral lado interior de la trocha (cara activa del riel).

Podrán soldarse aluminotérmicamente cuando se verifiquen las siguientes condiciones:

- La diferencia de altura entre ambos perfiles no debe sobrepasar de 25 mm.
- La relación entre las áreas menores y mayor de las secciones rectas de los rieles debe estar comprendida entre 0,8 y 1,0. Teniendo en cuenta que las masas específicas de los aceros son prácticamente iguales en los diferentes perfiles de rieles, esta relación puede determinarse considerando el peso por metro lineal de los rieles a unir. Debe tenerse en cuenta que el peso del riel por metro lineal puede diferir de la cifra indicativa de la nomenclatura del modelo.
- En caso de que se necesite unir rieles que no cumplan las condiciones indicadas, es imprescindible colocar uno o varios cupones de perfil intermedio entre ambas barras a soldar, con una longitud mínima de 4 metros cada uno de ellos.

Procedimiento, herramientas y equipos.

El procedimiento, las herramientas y los equipos utilizados para ejecutar las soldaduras aluminotérmicas de rieles, deberán ser compatibles entre sí y estar homologados oficialmente, o en su defecto ser de aceptación de uso, en el país de origen o en el país destino, cumpliendo en todo caso con las cláusulas 3 y 4 de la presente norma.

Preferiblemente se utilizarán las herramientas y los equipos aconsejados por el fabricante para el procedimiento de soldeo considerado; no obstante, el usuario final podrá adaptar, si resultase necesario, las herramientas y los equipos, siempre que se cumplan tanto las condiciones que permiten la correcta ejecución de la soldadura aluminotérmica como las condiciones de seguridad durante la aplicación del procedimiento de soldeo considerado.

Para el usuario final tendrán una aceptación de uso provisional mientras no cuente con homologaciones en el país de origen o en el país destino, o bien demuestre que cumple con las exigencias establecidas en la presente norma.

Tareas previas al desbaste de la S.A.T.



Las columnas de la mazarota (apéndices laterales), caso de existir, deben separarse de la cabeza del riel en caliente y posteriormente, en frío, se cortan definitivamente, para evitar una falta de suministro de material al enfriar, que pueda provocar un proceso de retracción que rehunda la soldadura, y un arranque de material en la base de estas columnas o pipas, si se cortaran en caliente. El procedimiento expuesto debe realizarse previamente al desbaste si están unidas al cordón de la cabeza del riel, comenzando por la cara activa. Cuando están unidas solamente al cordón del patín, se rompen en frío, después de haber hecho unas entalladuras en caliente con esta finalidad si no las posee el molde de fábrica.

De igual forma se procede con cualquier otro apéndice unido al patín.

Desbaste de la S.A.T.

Una vez efectuada la soldadura aluminotérmica (S.A.T.), y habiendo transcurrido un lapso prudencial de consolidación de la misma (según determine cada suministrador), se deberá quitar con herramienta hidráulica el material sobrante del hongo del riel (mazarota); excepcionalmente se permitirá el uso de trancha o tajadera.

En los cortes, el material de aporte de la soldadura no deberá sufrir daño alguno.

El procedimiento es el siguiente: una vez eliminado el molde y después de haber actuado sobre los apéndices, se procede al desbaste de la soldadura retirando la mazarota cuando está todavía caliente, al rojo oscuro, utilizando preferiblemente una herramienta hidráulica con cuchillas de corte correspondientes al perfil del riel que se está soldando, bien afiladas y sin desgastes perjudiciales.

Los restos se recogen en pala y se vierten fuera del balasto, en zonas donde no haya humedad, por riesgo de explosión, ni en lugares susceptibles de incendio.

Debe mantenerse el reglaje de los rieles y su altura con la ayuda de las cuñas, preferiblemente de madera, inmediatas a la soldadura, para evitar que ésta llegue a rehundirse, las cuñas se golpearán ligeramente para asegurar su posición.

La secuencia del desbaste debe realizarse según el siguiente orden:

- superficie de rodadura
- cara activa de la cabeza del riel
- cara exterior de la cabeza.

Ya solidificado el metal por completo, se limpia la unión con cepillo de alambre para eliminar la arena que hubiera podido adherirse. Queda prohibido utilizar chorro de aire para este fin.

Después del desbaste se deberá dejar enfriar la soldadura en forma natural y se repondrán los elementos de vía para permitir el paso de las circulaciones con la debida precaución.

Esmerilado preliminar

La superficie de rodamiento y los costados del hongo del riel en la zona de la soldadura se esmerilarán hasta obtener superficies sin imperfecciones.

La distancia máxima de esmerilado deberá ser de aproximadamente 30 cm a cada lado de la soldadura.



El esmerilado preliminar está destinado a suprimir la mayor parte de los excedentes de metal de la mazarota después de la operación de desbarbado.

Se realiza con muela giratoria y con la soldadura todavía caliente, respetando los tiempos de reposo marcados por cada suministrador.

Una vez terminado el amolado preliminar, no debe subsistir más que una pequeña desigualdad del metal de aportación sobre la superficie de rodadura y en la cara activa de los rieles, no mayor a 0,5 mm.

Una vez hecha esta operación se puede permitir el paso de los trenes.

Esmerilado de terminación

El esmerilado de terminación tiene como finalidad restablecer el perfil en la cabeza del riel con la mayor perfección posible, especialmente en la superficie de rodadura y en la cara activa.

Debe realizarse con muela de esmeril cuando la soldadura se ha enfriado hasta la temperatura ambiente y, entre él y el amolado preliminar, debe dejarse pasar una o dos circulaciones o realizarlo, mejor, al día siguiente.

Normalmente abarca unos 10 cm a cada lado de la soldadura.

Debe redondearse cualquier corte dado a los apéndices de la mazarota y los ángulos vivos procedentes del amolado preliminar, así como suprimir cualquier entalladura a lo largo del patín.

Criterios de aceptación o rechazo en la Inspección Visual

Luego del esmerilado de terminación, en la inspección visual no deberán apreciarse Defectos Eliminatorios. Sin embargo, se acepta que se puedan poner de manifiesto Defectos Accesorios.

Defectos accesorios

Son aquellos localizados en la soldadura que, en solitario, no afectan a su calidad.

A continuación se citan los principales defectos de este tipo:

- Entalladuras Marcas hechas con cualquier utensilio o cuerpo extraño que penetran en el material de aportación y que, pese a no influir en el comportamiento de la soldadura, afean su estética.

- Porosidades Formaciones gaseosas esféricas que no han sido capaces de salir del habitáculo del molde por empuje de la colada al entrar en el mismo

- Inclusiones Existencia de elementos en el cordón de soldadura que indican un excesivo calentamiento del molde, el golpeo del mismo durante las operaciones previas a la reacción o el uso del crisol con demasiadas reacciones sin proceder a su limpieza o sustitución.

- Arranque del Material Defecto localizado en la cabeza o en la zona de las pipas en el patín, provocado por el uso de cuchillas inadecuadas o bien por no respetar los tiempos indicados y cortar en caliente tanto la mazarota como las pipas.



Defectos eliminatorios

Se considera Defecto Eliminatorio aquel que pone en peligro la vida útil de la soldadura ya que puede provocar por sí mismo la rotura o la aparición de otros defectos que hacen peligrar su comportamiento, por lo que automáticamente la invalida.

Las zonas a inspeccionar son fundamentalmente tres:

Unión del acero de aportación con el laminado.

Se consideran Defectos Eliminatorios los siguientes:

- Fusión incompleta del perfil.

Provocado por un escaso precalentamiento o por descuadre de los moldes, se observa porque existe un sobre espesor más pronunciado de lo normal en los bordes del cordón de la soldadura.

- Escasez de acero de aportación en la cabeza.

Por rebose del crisol si está excesivamente sucio. La soldadura presenta una discontinuidad que no se puede reparar debido a que no existe material de aportación en la zona de la cabeza que queda deformada.

- Fisuras de retracción de la soldadura.

Por enfriamiento rápido a temperaturas excesivamente bajas.

- Más de un Defecto Accesorio

Superficie de rodadura y cara activa de la unión soldada.

Se consideran Defectos Eliminatorios los siguientes:

- Faltas de metal de aportación, provocadas por:
 - Por escasez de carga si ésta se derrama.
 - Por estar el crisol sucio, lo que provoca que la reacción se haga en la parte superior del mismo y rebose
 - Por cala excesivamente grande.
 - Por escape del material de aportación de la celda cerrada que forma el molde.
- Más de dos Defectos Accesorios

Cordón de la Soldadura.

Se consideran Defectos Eliminatorios los siguientes:

Fisuras, provocadas por:

- No soldar correctamente los perfiles.
- Por una mala alineación de los rieles.
- Por la aparición de tensiones en el riel que provoquen movimientos de retracción / contracción
- Más de dos Defectos Accesorios

Consumibles



Las porciones de material de aporte deberán entregarse en envases impermeables de material plástico con cierre a prueba de humedad, acondicionados en cajones o tambores de peso no mayor respectivamente a 40 y 80 Kg.

También podrán entregarse los consumibles en conjuntos completos, conteniendo cada uno todo lo necesario para ejecutar una soldadura según el siguiente detalle: la porción aluminotérmica, las distintas partes del molde refractario, la pasta selladora, y la boquilla de destape automático con su correspondiente polvo obturador. La bengala especial de encendido se suministrará en envase aislado para evitar reacciones accidentales.

Se admite la variante de entregar la pasta selladora en envases adecuados no incluidos en el kit aluminotérmico.

En cualquier caso, los forros de crisol se suministrarán separados de los otros consumibles aluminotérmicos indicando la cantidad máxima de coladas que es posible efectuar con cada uno de ellos.

Cuando los perfiles a unir son distintos, la designación del molde refractario - a la derecha o a la izquierda - se determina situándose el observador en el eje de la vía, sobre el riel de mayor peso unitario, observando la unión a realizar.

Los componentes de cada conjunto estarán debidamente agrupados, protegidos y embalados herméticamente; el envase del conjunto tendrá leyendas que indiquen inequívocamente al cargador y al transportista la forma correcta de almacenar los conjuntos. Cada entrega de componentes deberá estar acompañada por el correspondiente manual de uso redactado en el idioma del usuario final o traducido a este.

Cada conjunto deberá tener una tarjeta en su interior y una inscripción en la envoltura de la porción aluminotérmica indicando los siguientes datos: el nombre del fabricante, el número de la orden de compra, el peso del riel a soldar por metro (o yarda), la resistencia a la tracción del acero del riel a soldar o su calidad expresadas en N/mm^2 o en kg/mm^2 , la identificación del procedimiento de soldadura aluminotérmica a emplear, cala expresada en mm, número del lote y fecha de caducidad.

El envase del molde refractario indicará el perfil del riel para el cual es apto.

No obstante lo indicado en esta norma, el usuario final podrá permitir que los consumibles sean suministrados en envases de capacidades mayores a las indicadas siempre que aquellos se hallen debidamente agrupados, protegidos, embalados e identificados.

Los consumibles deberán estar homologados oficialmente, o en su defecto ser de aceptación de uso, en el país de origen o en el país destino.

ENSAYOS

Ensayo de Flexión

Se realiza sobre una probeta dispuesta horizontalmente, de longitud aproximada 1300 mm, conteniendo la unión soldada en su punto medio.

La carga vertical se aplica en el eje de la soldadura a través de una cuña cilíndrica de empuje de radio 25 mm, separación entre apoyos 1000 mm, radio de los cilindros de apoyo 50 mm, y tal que el patín del riel se halle sometido a una sollicitación de tracción.



Se aplicará una carga aproximadamente igual al 60 % del valor y luego se incrementará la fuerza a razón de 2 Tf (toneladas fuerza) cada 30 segundos hasta la rotura.

La carga mínima R sin llegar a la rotura, expresada en Tf, para rieles soldados de perfil Vignole cumplirá lo indicado en la siguiente desigualdad:

$$R > 0,034 W \square$$

Correspondiendo el anterior coeficiente (0,034 cm⁻¹) al 85% de la carga teórica de rotura, siendo:

W = módulo resistente menor de la sección transversal del riel para la flexión considerada en cm³.

\square = calidad del riel (resistencia a la tracción del acero) en Tf /cm².

Se alcanzará en todos los casos una flecha mínima de 9 mm en el centro de la probeta y en ausencia de fisuras.

Ensayo de Dureza Brinell

Se realiza sobre la superficie de rodamiento del hongo del riel, en el centro de la unión soldada sobre el eje transversal al riel y a 10, 20, 40 y 200 mm a cada lado del centro en la dirección longitudinal del riel.

En el caso de haber utilizado rieles usados, se cepilla previamente la superficie en donde se determina la dureza, hasta una profundidad de 3 mm.

Se utiliza bola de acero al tungsteno de 10 mm tal que no afecte la medición y carga de 3000 kg, habiendo transcurrido de 2 a 8 segundos desde el comienzo de la aplicación de la carga hasta la actuación total de ella, manteniéndola en su último valor de 10 a 15 segundos.

La dureza hallada en el centro de la soldadura (promedio de 3 medidas) y en cada uno de los puntos situados a 10, 20 y 40 mm del centro de la unión soldada no deberá ser menor ni exceder en más de 30 unidades Brinell la dureza determinada en el riel a 200 mm del citado centro, o cumplir lo indicado en el siguiente cuadro:

Carga aluminotérmica en N/mm ²	700	900	1100
Dureza del acero en HBS	260 ± 20	300 ± 20	340 ± 20



Ensayo de Porosidad

Se practica un corte con sierra en la sección transversal correspondiente al centro de la unión soldada y se observa la presencia de poros, si existen, sólo se admitirán en la zona del alma y sobre el plano de simetría del riel, no deberán superar el 0,05 % de la sección transversal del riel y el diámetro máximo del poro será < 0,05 mm.



Estructura Metalográfica

Se practica un corte simétrico en la zona de la unión soldada y en la dirección longitudinal del riel.

Examinada la zona de la soldadura, la unión entre el metal fundido y el metal laminado deberá ser completa, sin fisuras ni otras discontinuidades.

Macrografías

Se realizará el pulido la sección a ensayar y aplicando sobre ella un papel al gelatino – bromuro o mediante un revelador de nitrato de plata o de amonio.

Con ellas se comprobará: la carencia de discontinuidades en el acero de aportación y de incrustaciones de escoria o de arena; el correcto centrado del molde y la buena composición y actuación de la carga aluminotérmica mediante la observación de la zona afectada por el calor de la soldadura. En esta zona debe verificarse:

- Que es prácticamente simétrica respecto al eje de la soldadura y las isoterms son sensiblemente paralelas hasta la de 720 ° C.
- Su ancho a cumplirá la siguiente expresión: $(c + 5\text{mm}) < a < (c + 40 \text{ mm})$ siendo c la cala nominal expresada en mm.
- Sus límites serán sensiblemente paralelos al eje de la soldadura, admitiéndose que se abran en la zona de la cabeza y en la zona del patín, siempre que este ancho no sobrepase en el 25% al de la citada zona de calentamiento.

Micrografías

Se realizarán con aumento no menor a 500 diámetros en las zonas rectangulares de calentamiento de la cabeza y del patín del riel, desde y hacia cada lado del eje de la soldadura.

Estas zonas tendrán un ancho de $(a/2 + 5 \text{ mm})$, una altura de 20 mm, estarán ubicadas inmediatamente debajo del pelo del riel las superiores y a partir de la base del riel las inferiores.

Con ellas se determinará que la estructura del acero es totalmente perlítica, con ausencia de estructuras austeníticas de temple y de revenido (martensita, trostita y bainita).

Alineación

Se aplica una regla plana y metálica de un metro de longitud sobre el hongo del riel y se coloca con su centro en correspondencia con el centro de la soldadura, determinándose la alineación en los planos horizontal (planta) y vertical (alzado).

En planta, colocada la regla en la cara activa del riel y a 15 mm por debajo de la superficie de rodadura, no se admiten reducciones de trocha. La tolerancia de aumento de la misma será como máximo de 0,5 mm en cada riel.

La comprobación en alzado no admitirá soldaduras hundidas y la tolerancia para soldaduras altas tendrá un máximo de 0,5 mm.

Para soldaduras efectuadas en rieles que no sean nuevos se podrán admitir tolerancias mayores, según el estado de los mismos.

Otros ensayos

Se podrán practicar otros ensayos adicionales no destructivos como por ejemplo ultrasonido y radiografías.



Inspección y recepción

El establecimiento en donde se fabriquen los elementos consumibles para la soldadura aluminotérmica deberá contar con instalaciones adecuadas para la fabricación de los mismos y para mantener un ritmo de producción aceptable

Deberá disponer de los elementos necesarios de control de la calidad de los distintos elementos y de verificación de las uniones soldadas de acuerdo a los requisitos de esta norma.

En el caso de consumibles no homologados oficialmente en el país de origen o en el país destino, para que se puedan considerar de aceptación de uso se realizará y cumplirá con los controles previos adicionales definidos a continuación:

- Se ejecutarán los ensayos indicados en esta norma en 15 soldaduras efectuadas con conjuntos aluminotérmicos elegidos por el representante del usuario final de un lote de 100 como mínimo. El representante tomará 3 conjuntos de soldeo adicionales y les reservará para el caso de ser necesario realizar una soldadura adicional a fin de ensayarla (contraensayo) ante un resultado parcialmente insatisfactorio de alguna de las 15 uniones soldadas.

- Se utilizarán trozos de riel nuevos o usados en buen estado y las soldaduras las realizará el fabricante o proveedor con sus propios elementos, utilizando el sistema aprobado por el usuario final y en presencia de sus representantes.

- Se considerará de aceptación la muestra previa, si las 15 soldaduras cumplen los requisitos establecidos en la inspección visual (cláusula 2.7) y ensayos (cláusula 3) definidos en esta norma. Sólo podrá haber a lo sumo 3 contraensayos.

- Los fabricantes o proveedores de consumibles aluminotérmicos no homologados oficialmente en el país de origen o en el país destino deberán tener la aprobación del usuario final de la capacidad técnica de la fábrica y de la muestra previa.

Se realizarán soldaduras en la proporción de una por hasta 500 conjuntos de soldeo integrantes del lote a recibir, correspondientes al mismo perfil y calidad del riel considerado, e igual procedimiento de soldeo.

La unión soldada deberá cumplir todos los requisitos establecidos en la inspección visual (cláusula 2.7) y ensayos (cláusula 3) definidos en esta norma. En caso de duda se admite un contraensayo.

Si se obtiene un resultado insatisfactorio se rechazan los 500 conjuntos de soldeo considerados.

Identificación de la S.A.T.

Una vez ejecutada la soldadura aluminotérmica (S.A.T.) y habiendo finalizado el esmerilado de terminación, el Regulador podrá exigir que en forma inmediata se proceda a identificar la S.A.T. considerada.

Las marcas de identificación se realizarán por rayado o golpe sobre el alma del riel, lado exterior de la trocha, lo más cerca posible de la soldadura, dejando sobre la superficie caracteres fácilmente visibles y perdurables, de profundidad < 0,5 mm y ancho y alto < 15 mm.

Los caracteres indicarán: mes y año de ejecución de la S.A.T., e identificación del soldador

3. Medición

Se medirá por cada punto de soldadura aluminotérmica (und) ejecutada y terminada que cumpla con lo establecido en las presentes especificaciones.

1604. A DISTRIBUCIÓN Y ALINEADO DE RIELES

1. Definición de las obras

Se refiere a la distribución y alineado preliminar de los rieles a ser utilizados en vía.

2. Ejecución de las obras

En tangente

Previamente los rieles colocados o descargados al costado de la vía serán examinados y enderezados de ser el caso utilizando santiagoos hidráulicos.

Las barras de tres rieles, (~ 30 m de longitud) formadas mediante el uso de soldadura aluminotérmica, se colocarán manualmente en su posición final aproximada sobre los durmientes espaciados y alineados.

En curvas

Previamente los rieles colocados o descargados al costado de la vía serán examinados y curvados utilizando santiagoos hidráulicos de acuerdo al radio de curvatura correspondiente a cada una de las curvas.

Las barras de tres rieles, (~ 30 m de longitud) formadas mediante el uso de soldadura aluminotérmica, se colocarán manualmente en su posición final aproximada sobre los durmientes espaciados y alineados.

3. Medición

Por metro lineal (m) de vía con rieles efectivamente distribuidos y alineados sobre los durmientes.

1604. B NIVELACIÓN Y ALINEAMIENTO DE LA VÍA

1. Definición de las obras

Se refiere a la ejecución de los trabajos de nivelación y alineamiento de la vía.

2. Ejecución de las obras

El balasto se acomodará en forma uniforme dentro de los cajones de los durmientes y se procederá al rameo o compactación del balasto bajo los durmientes, se efectuarán trabajos de control topográfico para verificar la nivelación y el alineamiento de la vía.

La compactación del balasto bajo los durmientes se efectuará en forma manual.



Durante los trabajos se utilizará una regla de trocha y un nivel de vía para la comprobación de los anchos y peraltes o sobrelevación.

Antes de proceder con el tapado o llenado de los cajones entre durmientes y entre muros sardinel se verificará los niveles después del paso de algunos trenes, levantando los bajos si los hubiera.

Los cajones se llenaran con balasto y se enrasaran al nivel superior de los durmientes.

3. Medición

Se medirá por metro lineal (m) de vía efectivamente nivelada y alineada.

1605. A SUMINISTRO Y MONTAJE DE APARATO ENGRASADOR DE RIEL

1. Definición de las obras

Comprende el suministro y montaje de aparato engrasador de riel, incluyendo la apertura de hueco para su ubicación, limpieza del riel, soldaduras y demás operaciones hasta dejarlo en perfecto estado de operación.

2. Ejecución de las obras

Los aparatos engrasadores se deberán montar en el hilo director (el exterior) de las curvas de radio menor de 600 metros, colocando dos engrasadores, uno en cada extremo de la curva, cuando su desarrollo esté comprendido entre 300 y 700 metros y uno sólo en el centro cuando el desarrollo de la alineación curva es menor de 300 metros.

El montaje de dichos aparatos comprende, la apertura de hueco para su ubicación, la limpieza a fondo del riel, colocación de bridas y demás operaciones necesarias hasta dejarlo colocado para su correcto funcionamiento.

3. Medición

Se medirá por unidad (und) de aparato engrasador efectivamente montado.

1606. A LEVANTE DE APARATO DE VÍA DE CUALQUIER TIPO

1. Definición de las obras

Comprende el levante de cambio de vía de cualquier tipo y tangente comprendiendo desclavado, marcaje de elementos, carga, transporte, acopio y clasificación.

2. Ejecución de las obras

El CONCESIONARIO preparará el desguace bajo aprobación del Regulador, sobre todo en lo que respecta al número de fijaciones entre riel y durmientes que deben mantenerse hasta el momento de deshacer la vía.

Sin autorización del Regulador queda terminantemente prohibido al CONCESIONARIO, cortar los tornillos con tajadera o útil análogo. Las tuercas de la vía vieja deberán roscarse en sus tornillos respectivos.



Los elementos de todos los cambios de vía se marcarán con pintura indeleble, con el fin de permitir su posterior aprovechamiento.

3. Medición

Se medirá por unidad (und) de levante de cambio de vía realmente realizado.

1609. A SUMINISTRO Y MONTAJE DE CAMBIO DE VIA

1. Definición de las obras

Se refiere al suministro y colocación de cambios de vía nuevos completos con sus accesorios.

2. Ejecución de las obras

Los cambios a suministrar serán completos es decir con todos los accesorios como sapo, lengua, planchas correderas, tortugas, barras de conexión, tirantes, candados, seguros, etc., no se ha considerado la renovación o cambio de los estandartes.

En esta partida está incluido el costo de las barras de compromiso o clisas de combinación.

Los sapos serán del tipo empernado.

Antes de proceder se coordinará y obtendrá la autorización del Regulador.

Se procederá al retiro del cambio existente y sus accesorios.

Se instalará el nuevo cambio sobre las vigas de madera controlando los espaciamientos de las vigas sobre el eje de la vía principal y se conectará al estandarte.

Una vez instalado el cambio se procederá a probar el correcto funcionamiento del cambio y se efectuará de ser necesario los ajustes pertinentes en el alineamiento longitudinal y transversal.

La ubicación referencial de los treinta y uno (31) cambia vías y su cantidad se muestran en el cuadro siguiente:

PK	CANT.
0+000	2
1+300	1
PK 15+200	1
PK 25+450	2
PK 30+663	1
PK 34+900	1
PK 43+970	2
PK 44+402	1
PK 44+529	1
PK 61+140	2
PK 67+406	2
PK 76+450	2



PK 77+213	1
PK 82+900	2
PK 94+724	2
PK 96+300	2
PK 112+172	2
PK 127+986	4
	31

3. Medición

Se medirá por unidad (und) de cambio de vía, completo, instalado y funcionado.

1609. B INSTALACIÓN DE LA VÍA EN PUENTES

1. Definición de las obras

Comprende instalación de la vía en los puentes de la línea Huancayo – Huancavelica incluyendo premontado en Taller, transporte a lugar de empleo, descarga y montaje incluyendo todas las operaciones necesarias para su puesta en servicio.

2. Ejecución de las obras

Conforme lo indicado en la unidad 1609.A

3. Medición

Se medirá por unidad (und) de cambio completo instalado y funcionado.

1611. A MONTAJE DE VÍA SOBRE CONCRETO

1. Definición de las obras

Comprende el montaje de vía sobre placa de concreto, incluye trabajos previos de topografía y suministro, carguío y transporte de todos los materiales necesarios, incluyendo el concreto y acero de refuerzo.

2. Ejecución de las obras

Será de aplicación lo dispuesto en los artículos: 102.A, 1503.A, 1505.A, 1506.A, 1507.A, 670.A, 672.A, 673.A, 674.A, 221.A, 1604.A, 1602.A, 1603.A, 1604.B, 550.A, 310.E.

3. Medición

Se medirá por metro lineal (m) de vía sobre placa de concreto realmente ejecutada.



1612. A MONTAJE DE VÍA DE FOSO EN TALLER

1. Definición de las obras

Comprende el montaje de vía de foso en taller sobre soportes metálicos, incluye clips de unión, soldadura al soporte y suministro de rieles. No incluye estructura de soporte en acero.



2. Ejecución de las obras

Será de aplicación lo dispuesto en los artículos: 102.A, 1503.A, 1505.A, 1506.A, 1507.A, 670.A, 672.A, 673.A, 674.A, 221.A, 1604.A, 1602.A, 1603.A, 1604.B, 550.A, 310.E.

3. Medición

Se medirá por metro lineal (m) de vía de foso realmente ejecutada.

1821. A CERRAMIENTO DE LA LÍNEA DE FERROCARRIL

Consiste en la colocación de cercos de protección a ambos lados de la Vía Férrea en los tramos urbanos. Será de aplicación todo lo dispuesto en los artículos 820.A y 525.A.

A.9. Edificaciones

En el caso del Taller de mantenimiento y reparación de las unidades DMU, es necesario la edificación, equipamiento e implementación de todos los equipos básicos y necesarios para brindar de una manera segura, eficaz y eficiente las labores de mantenimiento en cumplimiento de los estándares de conservación establecidos en el Anexo 7 y los RAMS ferroviarios.

201. A DESBROCE Y LIMPIEZA DEL TERRENO

1. Definición de las obras

Esta unidad de obra consiste en la limpieza y desbroce del terreno en la zona de influencia de la obra.

La ejecución de la unidad de obra incluye las operaciones siguientes:

- Retirada de la capa superficial de tierras hasta conseguir una superficie de trabajo lisa
- Eliminación de plantas, tocones de árboles y arbustos con sus raíces, cepas, broza, escombros, basuras, etc.
- Permisos necesarios

Siempre que, a juicio del Regulador, sea conveniente incluir la capa superficial del terreno, junto con la vegetación existente, en la excavación de la capa de tierra vegetal, no se ejecutará la unidad de desbroce como unidad independiente de esta última.

Condiciones generales:

No han de quedar cepas ni raíces mayores a 10 cm en una profundidad menor o igual a 1m.

La superficie resultante ha de ser la adecuada para la realización de los trabajos posteriores.

Los materiales han de quedar suficientemente troceados y apilados, con la finalidad de facilitar su carga, en función de los medios de que se disponga y las condiciones de transporte.



El recorrido que se haya de realizar, ha de cumplir las condiciones de anchura libre y pendientes adecuadas a la maquinaria que se utilice.

Los materiales aprovechables como la madera se clasificarán y acopiarán en forma y lugar aprobados por el Regulador.

2. Ejecución de las obras

Se han de proteger los elementos de servicio público que puedan quedar afectados por las obras.

Se han de eliminar los elementos que puedan dificultar los trabajos de retirada y carga de los escombros.

Se han de señalar los elementos que hayan de conservarse intactos, según se especifique en el EDI correspondiente, bajo aprobación del Regulador.

El transporte se ha de realizar en un vehículo adecuado, en función del material demolido que se quiera transportar, protegiendo el mismo durante el transporte con la finalidad de que no se produzcan pérdidas en el trayecto ni se produzca polvo.

3. Medición

Se medirá por metros cuadrados (m²) de superficie realmente desbrozada y limpiada.

Incluye el destaconado de los árboles, el arrancado de arbustos, cepas, matojos y escombros, entre otros, así como su carga.

201. B EXCAVACIÓN DE TIERRA VEGETAL

1. Definición de las obras

La excavación de tierra vegetal incluye las operaciones siguientes:

Retirada de las capas aptas para su utilización como tierra vegetal según condiciones del Contrato.

Carga y transporte a lugar de acopio autorizado o lugar de utilización.

Depósito de la tierra vegetal en una zona adecuada para su reutilización.

Operaciones de protección, evacuación de aguas y labores de mantenimiento en acopios a largo plazo.

Acondicionamiento del acopio.

Se han de proteger los elementos de servicio público que puedan resultar afectados por las obras.

Toda excavación ha de estar llevada en todas sus fases con referencias topográficas precisas.

Ha de haber puntos fijos de referencia exteriores en la zona de trabajo, a los cuales se le han de referir todas las lecturas topográficas.

No se han de acumular las tierras al borde de los taludes.



El fondo de la excavación se ha de mantener en todo momento en condiciones para que circulen los vehículos con las correspondientes condiciones de seguridad.

En caso de imprevistos (terrenos inundados, conductos enterrados, etc.) o cuando la actuación de las máquinas de excavación, si es el caso, pueda afectar a construcciones vecinas, se han de suspender las obras

El trayecto que ha de recorrer la maquinaria ha de cumplir las condiciones de anchura libre y de pendiente adecuadas a la maquinaria que se utilice. La rampa máxima antes de acceder a una vía pública será del 6 %.

La operación de carga se ha de hacer con las precauciones necesarias para conseguir unas condiciones de seguridad suficientes.

El transporte se ha de realizar en un vehículo adecuado para el material que se desee transportar, provisto de los elementos que son precisos para su desplazamiento correcto, y evitando el enfangado de las vías públicas en los accesos a las mismas.

Durante el transporte se ha de proteger el material para que no se produzcan pérdidas en el trayecto.

Las excavaciones respetarán todos los condicionantes medioambientales, y en especial los estipulados en la Declaración de Impacto Ambiental, sin que ello implique ninguna alteración en las condiciones de su ejecución, medición y abono.

La ejecución del DME se ajustará a las prescripciones del EIASd aprobado que desarrollará el CONCESIONARIO.

La excavación de la tierra vegetal se realizará en todo el ancho ocupado por la explanación para desmontes y terraplenes y se ha de recoger en caballeros de altura no superior a 1,5 m y mantener separada de piedras, escombros, desechos, basuras y restos de troncos y ramas.

Los trabajos de excavación en terreno rocoso se ejecutarán de manera que la granulometría y forma de los materiales resultantes sean adecuadas para su empleo en rellenos "todo uno" o pedraplenes.

La explanada ha de tener la pendiente suficiente para desaguar hacia las zanjas y cauces del sistema de drenaje.

Los sistemas de desagüe tanto provisionales como definitivos no han de producir erosiones en la excavación.

Los cambios de pendiente de los taludes y el encuentro con el terreno quedarán redondeados.

La terminación de los taludes excavados requiere la aprobación explícita del Regulador.

2. Ejecución de las obras

No se han de empezar los trabajos hasta que el CONCEDENTE no dé la aprobación al plan de trabajo. En el mismo han de figurar las zonas en que se ha de extraer la tierra vegetal y los lugares escogidos para el acopio, de forma coordinada con la ejecución del desbroce.



Se ha de utilizar maquinaria ligera para evitar que la tierra vegetal se convierta en fango, y se evitará el paso de los camiones por encima de la tierra acopiada.

Se consideran materiales asimilables a la tierra vegetal, a los efectos de su acopio separado y aprovechamiento en las labores de revegetación, todos aquellos suelos que no sean rechazables según las siguientes condiciones:

Parámetro	Rechazar si
PH	< 5,5 > 9
Nivel de carbonatos	> 30%
Sales solubles	> 0,6 % (con CO ₃ Na) > 1 % (sin CO ₃ Na)
Conductividad (a 25° extracto a saturación)	> 4 ms/cm (> 6 ms/cm en caso de ser zona salina y restaurarse con vegetación adaptada)
Textura	Arcillosa muy fina (> 60 % arcilla)
Estructura	Maciza o fundida (arcilla o limo compacto)
Elementos gruesos (> 2 mm)	> 30 % en volumen

3. Medición

Se medirá por metros cúbicos (m³) según volumen medido como producto del espesor medio reflejado en Planos por el ancho real de la coronación del desmonte o la base del terraplén y la longitud excavada según Planos.

906. A RELLENO EN FORMACIÓN DE DME

1. Definición de las obras

La ubicación y conformación del DME se ajustará a las prescripciones del EIASd aprobado que desarrollará el CONCESIONARIO.

El diseño del DME en planta será irregular y sinuoso, tendiendo a que se asemeje lo más posible a las formas presentes en el entorno.

2. Ejecución de las obras

El material se acumulará por capas y se dispondrá de tal manera que los desechos más gruesos se coloquen siempre en el fondo y a más de 2 m de profundidad de la superficie final del terreno, para conseguir un nivel freático bajo y evitar inundaciones; la disposición de los materiales deberá ser coherente con la del resto de ellos en la zona y evitando discontinuidades en el terreno; si los materiales siguen disposiciones inclinadas debe intentarse mantener esa estructura aunque resulte más costoso.

Estabilización del DME:

Es necesario diseñar un sistema de drenaje superficial que canalice la entrada de agua, impidiendo su acumulación en superficie mediante pendientes adecuadas.

Se debe realizar un redondeo de las cabeceras y un suavizado de la base del talud. Tras la última capa del material se llevará a cabo un modelado final que ayude a integrar las formas del DME en el entorno circundante.



Si no se toman las medidas oportunas durante la construcción del DME o cuando los problemas de estabilidad son importantes, el CONCESIONARIO vendrá obligado a realizar, a su costo, las obras complementarias necesarias como construir muros de contención, etc.

Remodelado paisajístico del terreno

La integración paisajística del DME está condicionada por el volumen de los materiales, debiendo considerarse previamente éstos para un remodelado correcto y un acabado visualmente integrado. El tratamiento debe incluir la configuración final del terreno mediante medidas de remodelado tales que la topografía final resulte estructuralmente estable y acorde con el entorno.

Así pues teniendo en cuenta estos factores se procederá a la remodelación del DME repartiendo su volumen sobre una superficie amplia para reducir su altura, y consiguientemente su impacto visual.

Para diseñar la forma final del DME conviene guiarse por el criterio de reproducir el entorno, procurando respetar el relieve original, redondear los taludes para dar una apariencia más natural, evitar las formas excesivamente marcadas con líneas rectas y angulosas que resultarían excesivamente artificiales, cuidar el tamaño en relación con los elementos del entorno, no sobrepasar excesivamente la línea del horizonte y no tapar vistas panorámicas.

En general se adoptarán formas redondeadas, suaves e irregulares al efectuar el modelado final. En modelado no sólo deben tenerse en cuenta las pendientes, sino también las sinuosidades en planta de las laderas del entorno, e intentar reproducirlas al máximo, conservando la situación relativa de las vaguadas.

Es recomendable en los DME situados a media ladera la distribución de los materiales hacia la zona más elevada de la misma, dado que de este modo se reduce la masa aparente.

Regeneración de la cubierta vegetal

La implantación de la cubierta vegetal en el DME puede considerarse como la última fase de la restauración, después de realizado el remodelado.

Se extenderá la capa de tierra vegetal, que se habrá reservado previamente en acopio intermedio, con espesor no inferior a 30 cm. Se estudiará la distribución del material por zonas de manera que se evite el paso de la maquinaria sobre el material ya extendido, impidiendo de esta forma la compactación de los suelos.

3. Medición

Se medirá por metros cúbicos (m³) según volumen medido a partir de perfiles transversales tomados antes y después de realizar el relleno; realizándose la medición con los taludes establecidos en el Proyecto

Incluye la extensión de los materiales, y demás actuaciones complementarias.

614. A TRANSPORTE SUPLEMENTARIO DE MATERIAL A DME

1. Definición de las obras



El presente artículo se refiere a los materiales que hayan de obtenerse de préstamo o cantera o llevarse a DME.

2. Ejecución de las obras

El CONCESIONARIO presentará un programa de movimiento de material.

De dicho programa se deducirá la distancia de transporte desde el lugar de extracción al lugar de empleo. Dicha distancia de transporte se medirá entre los centros de gravedad del préstamo y el centro de gravedad del lugar de empleo. Esta distancia se redondeará a kilómetros enteros, adoptando el valor más próximo por exceso o por defecto

3. Medición

La medición corresponderá a los metros cúbicos por kilómetro (m³/km) realmente transportados, es decir se tomará en cuenta distancia transportada.

206. A EXCAVACIÓN SIN CLASIFICAR

1. Definición de las obras

Se considera como excavación en desmonte aquella que se realiza por medios mecánicos.

Incluye las siguientes operaciones:

Excavación del terreno.

Agotamiento con bomba de extracción, en caso necesario.

Red de evacuación de aguas.

Carga de los materiales excavados.

Operaciones de protección.

Saneo y perfilado de los taludes y del fondo de excavación y formación de cunetas.

Construcción y mantenimiento de accesos.

2. Ejecución de las obras

Antes de iniciar las obras de excavación debe presentarse al Regulador un programa de desarrollo de los trabajos de explanación.

No se autorizará a iniciar un trabajo de desmonte si no están preparados los tajos de relleno o DME previstos, y si no se han concluido satisfactoriamente todas las operaciones preparatorias para garantizar una buena ejecución.

Se ha de prever un sistema de desagüe para evitar acumulación de agua dentro la excavación.

Se ha de impedir la entrada de aguas superficiales, especialmente cerca de los taludes.

Los cauces de agua existentes no se modificarán sin autorización previa y por escrito de del Regulador.



En caso de encontrar niveles acuíferos no previstos, se han de tomar medidas correctoras previa aprobación del Regulador.

Se ha evitar que arroye por las caras de los taludes cualquier aparición de agua que pueda presentarse durante la excavación.

Se han de extraer las rocas suspendidas, las tierras y los materiales con peligro de desprendimiento.

Cerca de estructuras de contención previamente realizadas, la máquina ha de trabajar en dirección no perpendicular a ella y dejar sin excavar una zona de protección de anchura ≥ 1 m que se habrá de extraer después manualmente.

En la coronación de los taludes de la excavación debe ejecutarse la cuneta de guarda antes de que se produzcan daños por las aguas superficiales que penetren en la excavación.

Las excavaciones en zonas que exijan refuerzo de los taludes, se han de realizar en cortes de una altura máxima que permita la utilización de los medios habituales en dicho refuerzo.

Todos los materiales que se obtengan de la excavación deberán ser objeto de ensayos para comprobar si cumplen las condiciones expuestas en los artículos correspondientes en la formación de terraplenes o rellenos. En cualquier caso, no se desechará ningún material excavado sin previa autorización del Regulador.

Los excedentes de tierra, si los hubiera, y los materiales no aceptables serán llevados a los DME marcados en el Proyecto o indicados por el Regulador. En caso contrario el CONCESIONARIO propondrá otros DME acompañando un estudio medio ambiental que someterá a aprobación escrita por el Regulador previo informe favorable de los técnicos competentes.

En caso de existir excedentes de excavación sobre el volumen de rellenos, los mismos sólo podrán emplearse en la ampliación de taludes de terraplenes si así lo autoriza la Regulador.

Si en las excavaciones se encontrasen materiales que pudieran emplearse en unidades distintas a las previstas en el Proyecto y sea necesario su almacenamiento, se transportarán a depósitos provisionales o a los acopios que a tal fin señale el Regulador a propuesta del CONCESIONARIO, con objeto de proceder a su utilización posterior.

Si faltasen tierras, el Regulador podrá autorizar una mayor excavación en las zonas de desmonte tendiendo los taludes, siempre que lo permitan los límites de expropiación y la calidad de los materiales. En este caso, las unidades de obra ejecutadas en exceso sobre lo previsto en el Proyecto estarán sujetas a las mismas especificaciones que el resto de las obras, sin derecho a cobro de suplemento adicional.

Si el equipo o proceso de excavación seguido por el CONCESIONARIO no garantiza el cumplimiento de las condiciones granulométricas que se piden para los distintos tipos de relleno y fuera preciso un procesamiento adicional (taqueos, martillo rompedor, etc.), éste será realizado por el CONCESIONARIO a sus expensas sin recibir pago adicional por estos conceptos. En cualquier caso los excesos de excavación, que resulten necesarios por el empleo de unos u otros modos de ejecución de las obras, con respecto a los límites teóricos necesarios correrán de cuenta del CONCESIONARIO.



Asimismo, serán de cuenta del CONCESIONARIO todas las actuaciones y gastos generados por condicionantes de tipo ecológico, según las instrucciones que emanen de los Organismos Oficiales competentes. En particular, se prestará especial atención al tratamiento de préstamos y DME.

También serán de cuenta del CONCESIONARIO la reparación de los desperfectos que puedan producirse en los taludes de excavación durante el tiempo transcurrido desde su ejecución hasta la recepción de la obra (salvo que se trate de un problema de estabilidad como consecuencia de que el material tiene una resistencia inferior a la prevista al diseñar el talud).

No se debe desmontar una profundidad superior a la indicada en Planos para el fondo de excavación, salvo que la deficiente calidad del material requiera la sustitución de un cierto espesor, en cuyo caso esta excavación tendrá el mismo tratamiento y abono que el resto del desmonte.

Salvo este caso, el terraplenado necesario para restituir la superficie indicada en los Planos, debe ejecutarse a costa del CONCESIONARIO, las acciones a implementar se realizarán bajo aprobación del Regulador.

El acabado y perfilado de los taludes se hará por alturas parciales no mayores de 3 m.

El CONCESIONARIO ha de asegurar la estabilidad de los taludes y paredes de todas las excavaciones que realice, y aplicar oportunamente los medios de sostenimiento, apuntalamiento, refuerzo, y protección superficial del terreno apropiados, con la finalidad de impedir desprendimientos y deslizamientos que puedan ocasionar daños a personas o a las obras, aunque tales medios no estuvieran definidos en el Proyecto, ni hubieran estado ordenados por el Regulador.

El CONCESIONARIO ha de presentar al Regulador, cuando éste lo requiera, los planos y los cálculos justificativos del apuntalamiento y de cualquier otro tipo de sostenimiento. El Regulador puede ordenar el aumento de la capacidad resistente o de la flexibilidad del apuntalamiento si lo estimase necesario, sin que por esto quedara el CONCESIONARIO eximido de su propia responsabilidad, habiéndose de realizar a su costa cualquier refuerzo o sustitución.

El CONCESIONARIO será el responsable, en cualquier caso, de los perjuicios que se deriven de la falta de apuntalamiento, de sostenimientos, y de su incorrecta ejecución.

El CONCESIONARIO está obligado a mantener una permanente vigilancia del comportamiento de los apuntalamientos y sostenimientos, y a reforzarlos o sustituirlos si fuera necesario.

El CONCESIONARIO ha de prever un sistema de desagüe para evitar la acumulación de agua dentro de la excavación. Con esta finalidad, ha de construir las protecciones: zanjas, cunetas, drenajes y conductos de desagüe que sean necesarios y disponer de bombas de agotamiento de capacidad suficiente.

El CONCESIONARIO ha de tener especial cuidado en que las aguas superficiales sean desviadas y canalizadas antes que alcancen las proximidades de los taludes o paredes de la excavación, para evitar que la estabilidad del terreno pueda quedar disminuida por un incremento de presión del agua intersticial, y para que no se produzcan erosiones de los taludes.



Cuando se compruebe la existencia de material inadecuado dentro de los límites de la explanación fijados en el Proyecto, el CONCESIONARIO ha de eliminar el citado material hasta la cota que se marque y los volúmenes excavados se han de rellenar con material adecuado o seleccionado a determinar por el Regulador

Cuando los taludes excavados tengan zonas inestables o el fondo de la excavación presente cavidades que puedan retener el agua, el CONCESIONARIO ha de adoptar las medidas de corrección necesarias.

En el caso que los taludes de la excavación, realizados de acuerdo con los datos del Proyecto, resultaran inestables, el CONCESIONARIO implementará las acciones necesarias para la estabilidad del talud previa aprobación del Regulador a la definición del nuevo talud, sin que por esto resulte eximido de cuantas obligaciones y responsabilidades se expresen en este Contrato, tanto previamente como posteriormente a la aprobación.

En el caso de que los taludes presenten desperfectos, el CONCESIONARIO ha de eliminar los materiales desprendidos o movidos y realizará urgentemente las reparaciones complementarias necesarias. Si los citados desperfectos son imputables a ejecución inadecuada o a incumplimiento de las instrucciones del Regulador, el CONCESIONARIO será responsable de los daños ocasionados.

El CONCESIONARIO ha de adoptar todas las precauciones para realizar los trabajos con la máxima facilidad y seguridad para el personal y para evitar daños a terceros, en especial en las inmediaciones de construcciones existentes, siempre de acuerdo con la Legislación Vigente, incluso cuando no fuera expresamente requerido para esto por el personal encargado de la inspección o vigilancia de las obras por parte del Regulador

Se ha de acotar la zona de acción de cada máquina a su área de trabajo. Siempre que un vehículo o máquina pesada inicie un movimiento imprevisto, lo ha de anunciar con una señal acústica. Cuando sea marcha atrás o el conductor no tenga visibilidad, ha de ser auxiliado por un operario en el exterior del vehículo. Se han de extremar estas prevenciones cuando el vehículo o máquina cambie de área y/o se entrecrucen itinerarios.

3. Medición

La excavación sin clasificar se medirá por metros cúbicos (m³).

El volumen se medirá por la diferencia entre los perfiles transversales del terreno tomado antes de empezar las obras, y los perfiles teóricos de la explanación señalados en el Proyecto.

Incluyen la carga y el transporte de los productos resultantes a DME o al lugar de empleo en el trazado, las instalaciones o acopios, perfilado de taludes y fondo de excavación, agotamientos y cuantas operaciones hagan falta para una correcta ejecución de las obras.

314. A ENCOFRADO Y DESENCOFRADO MADERA

1. Definición de las obras

Los encofrados son elementos destinados al moldeo del concreto en las estructuras y obras de fábrica.

La ejecución de la unidad de obra comprende las operaciones siguientes:

- Montaje del encofrado, con preparación de superficie de apoyo, si es preciso.



- Preparado de las superficies interiores del encofrado con desencofrante.
- Tapado de juntas entre piezas.
- Apuntalamiento del encofrado.
- Desmontaje y retirada del encofrado y todo el material auxiliar, una vez la pieza estructural esté en disposición de soportar los esfuerzos previstos.

Los elementos que forman el encofrado y sus uniones han de ser suficientemente rígidos y resistentes para soportar, sin deformaciones superiores a las admisibles, las acciones estáticas y dinámicas que comporta su hormigonado. Adoptarán las formas, planas o curvas, de los elementos de concreto, de acuerdo con lo indicado en los Planos.

Los encofrados de madera estarán formados por tablas, bien montadas "in situ" o bien formando paneles, si éstos dan una calidad análoga a la tarima hecha "in situ". Deberán ser desecadas al aire, sin presentar signos de putrefacción, carcoma o ataque de hongos.

Antes de proceder al vertido del concreto se regarán suficientemente para evitar la absorción de agua contenida en el concreto, y se limpiarán, especialmente los fondos, dejándose aberturas provisionales para facilitar esta labor.

En los encofrados metálicos se deberá cuidar que estén suficientemente arriostrados para impedir movimientos relativos entre distintos paneles de un elemento, que puedan ocasionar variaciones en los recubrimientos de las armaduras o desajustes en los espesores de paredes de las piezas a construir con los mismos.

Los enlaces entre los distintos elementos o paños de los moldes serán sólidos y sencillos, de modo que su montaje y desmontaje se realice con facilidad, sin requerir golpes ni tirones. Los moldes ya usados que hayan de servir para unidades repetidas serán cuidadosamente rectificadas y limpiados antes de cada empleo.

2. Ejecución de las obras

Los encofrados, con sus ensambles, soportes o cimbras, tendrán la rigidez y resistencias necesarias para soportar el hormigonado sin movimientos de conjunto superiores a la milésima de la luz.

Los apoyos estarán dispuestos de modo que en ningún momento se produzcan sobre la parte de obra ya ejecutada esfuerzos superiores al tercio de su resistencia.

El Regulador podrá exigir del CONCESIONARIO los croquis y cálculos de los encofrados y cimbras que aseguren el cumplimiento de estas condiciones.

Tanto las superficies de los encofrados, como los productos que a ellas se puedan aplicar, no deberán contener sustancias perjudiciales para el concreto.

En el caso de concreto pretensado, se pondrá especial cuidado en la rigidez de los encofrados junto a las zonas de anclaje, para que los ejes de los tendones sean exactamente normales a los anclajes.

Los encofrados de fondo de los elementos rectos o planos de más de seis metros (6 m) de luz libre, se dispondrán con la contraflecha necesaria para que, una vez desencofrado y cargado el elemento, éste conserve una ligera concavidad en el intradós.

Las juntas del encofrado no dejarán rendijas de más de dos milímetros (2 mm) para evitar la pérdida de lechada; pero deberán dejar el hueco necesario para evitar que por efecto



de la humedad durante el hormigonado o durante el curado se compriman y deformen los tableros.

En el caso de las juntas verticales de construcción el cierre frontal de la misma se hará mediante un encofrado provisto de todos los taladros necesarios para el paso de las armaduras activas y pasivas.

El desencofrado deberá realizarse tan pronto como sea posible, sin peligro para el concreto, y siempre informando al Regulador.

Los productos utilizados para facilitar el desencofrado deberán estar aprobados por el Regulador, sin que ello exima al CONCESIONARIO de su responsabilidad.

Los dispositivos empleados para el anclaje del encofrado habrán de ser retirados inmediatamente después de efectuado el desencofrado.

Los alambres y anclajes del encofrado que no puedan quitarse fácilmente (será permitido únicamente en casos excepcionales y con la autorización del Regulador) habrán de cortarse a golpe de cincel. No está permitido el empleo de soplete para cortar los salientes de los anclajes. Los agujeros de anclaje habrán de cincelarse limpiamente, o prever conos de material plástico o blando, que una vez efectuado el desencofrado, puedan quitarse fácilmente. Dichos agujeros se rellenarán con concreto del mismo color que el empleado en la obra de fábrica. Es imprescindible, en todo caso, disponer los anclajes en líneas y equidistantes. Allí donde sea posible se emplearán apuntalamientos exteriores.

3. Medición

La unidad de encofrado y moldes se medirá en metros cuadrados (m²) de superficie de concreto medidos en planos.

Incluyen todas las operaciones necesarias para materializar formas especiales, remates singulares definidos en los planos, etc., así como la colocación de anclajes u otros medios auxiliares.

También incluyen el material y colocación de puntales, cimbras o cualquier otro tipo de estructura auxiliar necesaria para obtener el aplome, nivelación y rasante de superficies.

554.A SOLADO DE BALDOSAS DE CONCRETO

1. Definición de las obras

Suministro e instalación de baldosas de concreto, colocadas con adhesivo cementoso normal, sin ninguna característica adicional, color gris, con doble encolado, rejuntadas con mortero de juntas cementoso, CG1, para junta mínima (entre 1 y 2 mm), y tratamiento superficial mediante aplicación con rodillo de producto impermeabilizante para el sellado de poros; y separadas de 1 a 2 mm entre sí. Incluso replanteo, humectación de las piezas, formación de juntas perimetrales continuas, de anchura no menor de 5 mm, en los límites con paredes, columnas exentas y elevaciones de nivel y, en su caso, juntas de contracción y juntas estructurales o de expansión existentes en el soporte; relleno de las juntas de separación entre baldosas con mortero de juntas cementoso, CG1, para junta mínima (entre 1 y 2 mm), aplicación del tratamiento superficial y limpieza final.

2. Ejecución de las obras

Se comprobará que la superficie a pavimentar está limpia, sin restos de yeso, escombros o materiales colorantes, y se encuentra debidamente nivelada.

FASES DE EJECUCIÓN.

Replanteo y marcado de niveles. Preparación de las juntas. Extendido de la capa de adhesivo. Encolado de la cara inferior de la baldosa. Colocación de las baldosas. Humectación y limpieza de la superficie. Relleno de juntas de separación entre baldosas. Limpieza del exceso de material de rejuntado con un paño húmedo. Aplicación del tratamiento superficial.

CONDICIONES DE TERMINACIÓN.

El solado será plano, ausencia de cejas y buen aspecto.

CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO.

No se podrá transitar sobre el piso durante las 48 horas siguientes a su colocación, debiendo esperar siete días para continuar con los trabajos de construcción.

3. Medición

Se medirá la superficie realmente ejecutada por metros cuadrados (m²), según especificaciones de Proyecto.

555. A SUMINISTRO Y COLOCACIÓN DE PIEZA PARA BORDE DE ANDÉN

1. Definición de las obras

La presente actividad se refiere a la puesta en obra de pieza prefabricada de borde de andén de concreto armado, en andén de nueva ejecución.

2. Ejecución de las obras

Se recibirá con mortero de cemento aditivado con aceleradores de fraguado para que pueda ser pisado a las pocas horas de su colocación. Queda totalmente prescrito el uso de yesos y escayolas.

Su nivelación y alineación serán perfectas con respecto al pavimento del andén y con respecto al gálbo actual de la pieza de borde demolida.

No se admitirán cejas superiores a 1 mm. Las juntas de unión coincidirán con las del terrazo de andén, y estarán perfectamente rellenas de lechada para rejuntar.

No se admitirán piezas con diferencias mayores de 2 mm en cualquiera de sus dimensiones.

Tendrán todos los mismos colores, no admitiéndose piezas con tonalidades diferentes.

3. Medición

La medición se realizará por metro lineal (m) de pieza prefabricada de borde de andén, puesta en obra en andén de nueva ejecución.



Incluye el suministro, acopio y puesta en obra de las piezas, materiales y medios auxiliares, así como la parte proporcional correspondiente a las mermas y roturas.

556. A COLOCACIÓN DE TECHOS METÁLICOS EN ANDENES

1. Definición de las obras

Comprende el suministro y montaje de la estructura para cobertura de andén, compuesta de: **CIMENTACIÓN:** formada por zapatas y correas de concreto armado sobre capa de concreto de limpieza, realizadas con concreto $f_c=210 \text{ kg/cm}^2$ (21 MPa), no expuesto a ciclos de congelamiento y deshielo, exposición a sulfatos insignificante, sin requerimiento de permeabilidad, no expuesto a cloruros, tamaño máximo del agregado 12,5 mm, consistencia blanda, premezclado en planta, y vertido desde camión, y acero Grado 60 ($f_y=4200 \text{ kg/cm}^2$); **PÓRTICOS:** formados por columnas, vigas y correas de acero en perfiles laminados en caliente, mediante uniones soldadas, con imprimación anticorrosiva realizada en taller; **CUBIERTA:** formada con chapa de acero galvanizado de 0,6 mm de espesor, fijada a correa estructural. Incluso parte proporcional de excavación, placas de anclaje a cimentación, solapes, accesorios de fijación, remates laterales, juntas de estanqueidad, encuentros y piezas especiales de remate. Trabajado y montado en taller y colocado en obra.

2. Ejecución de las obras

Condiciones previas que han de cumplirse antes de la ejecución de las unidades de obra

- Ambientales. Se suspenderán los trabajos de hormigonado cuando llueva con intensidad, nieve, exista viento excesivo, una temperatura ambiente superior a 40°C o se prevea que dentro de las 48 horas siguientes pueda descender la temperatura ambiente por debajo de los 0°C .
- Del CONCESIONARIO. Dispondrá en obra de una serie de medios, en previsión de que se produzcan cambios bruscos de las condiciones ambientales durante el hormigonado o posterior periodo de fraguado, no pudiendo comenzarse el hormigonado de los diferentes elementos sin la autorización por escrito del Regulador.

Fases de ejecución.

Excavación de tierras. Formación de la capa de concreto de limpieza. Colocación de la armadura de la cimentación. Vertido y compactación del concreto. Colocación y nivelación de las placas de anclaje. Curado del concreto. Replanteo y marcado de ejes de columnas. Ejecución de la estructura metálica de los pórticos. Aplomado. Fijación de la chapa de techumbre a los pórticos. Ejecución de encuentros especiales y remates.

Condiciones de terminación.

Su dimensionamiento garantizará la estabilidad, con flecha mínima, del conjunto. Será estanca al agua. Todos los componentes metálicos tendrán libre dilatación.

3. Medición

Se medirá en metros cuadrados (m^2), en verdadera magnitud, la superficie realmente ejecutada según especificaciones de Proyecto



558. A ELEVACIÓN DE ALTURA y/o DEMOLICIÓN de SUPERFICIE DE ANDÉN

1. Definición de las obras

Comprende las actuaciones necesarias para elevar o demoler los andenes existentes hasta conseguir la altura de diseño señalado en el EDI correspondiente, el mismo que deberá ser compatible con el Material Rodante a proveer.

2. Ejecución de las obras

Se realizarán las labores oportunas para homogenizar los andenes de acuerdo al diseño final, de modo que todos ellos queden a una cota adecuada sobre el riel.

En el caso de demolición, se comprobará que el piso está libre de conductos de instalaciones en servicio, en la zona a retirar. Se comprobará que se han desmontado y retirado los aparatos de instalaciones y mobiliario existentes, así como cualquier otro elemento que pueda entorpecer los trabajos.

Los escombros producto de la demolición serán retirados y acopiados, para su eliminación.

Las operaciones a realizar comprenderán la preparación de la superficie existente, o su demolición y excavación en caso necesario, la colocación de concreto, el adhesivo cementoso, y la colocación del solado final con losas de concreto.

Así mismo, se colocarán las piezas de borde de andén según el caso.

Se comprobará que la superficie a pavimentar está limpia, sin restos de yeso, escombros o materiales colorantes, y se encuentra debidamente nivelada.

Se verificará el plano horizontal del solado, sin rebabas y buen aspecto.

No se podrá transitar sobre el piso durante las 48 horas siguientes a su colocación, debiendo esperar siete días para continuar con los trabajos de construcción.

3. Medición

Esta actividad se medirá en metros cúbicos (m³), de elevación de altura o demolición de andén según sea el caso.

301. A ESTABILIZACIÓN MECÁNICA DE EXPLANADA

1. Definición de las obras

Comprende la estabilización mecánica de explanada, con material de aportación de 25 a 35 cm de espesor, y compactación del mismo.

2. Ejecución de las obras

Será de aplicación lo dispuesto en los artículos 206.A y otras

3. Medición

Se medirá por volumen (m³) de explanación efectivamente realizada en caminos y patios.



408. A PAVIMENTO DE 8 CM DE ESPESOR

Este trabajo consiste en la reposición del pavimento, para lo cual se dotará mezclas asfálticas en caliente y su colocación en una o más capas sobre una superficie debidamente preparada e imprimada, de conformidad con el Proyecto.

Para la ejecución de esta partida será de aplicación lo especificado en la *Sección 423 del Manual EG-2013*.

La unidad de medida será el metro cuadrado (m²), aproximado al entero, de todo trabajo ejecutado con la aprobación del Regulador, de acuerdo a lo exigido en la especificación.

525.A MURO DE CERRAMIENTO DE 1M DE ALTURA

1. Definición de las obras

Comprende la construcción de un muro de cerramiento de un metro (1m) de altura, con columnetas intermedias, de 15 cm de espesor de albañilería 2 caras vistas, de bloque hueco de concreto

2. Ejecución de las obras

Características Técnicas

Formación de cerramiento de terreno con muro de 1 m de altura, con columnetas intermedias, de 15 cm de espesor de albañilería 2 caras vistas, de bloque 2CV hueco de concreto, split con dos caras vistas, color, 40x20x15 cm, con junta de 1 cm, recibida con mortero de cemento 1:4. Incluso parte proporcional de limpieza y preparación de la superficie de apoyo, formación de juntas, ejecución de encuentros, columnetas de arriostramiento y piezas especiales.

Del Soporte.

Se comprobará la posible existencia de servidumbres, elementos enterrados, redes de servicio o cualquier tipo de instalaciones que puedan resultar afectadas por las obras a iniciar.

Ambientales.

Se suspenderán los trabajos cuando llueva con intensidad, nieve o exista viento excesivo.

Proceso De Ejecución

Fases De Ejecución.

Limpieza y preparación de la superficie de apoyo. Replanteo. Colocación y aplomado de miras de referencia. Tendido de hilos entre miras. Colocación de las piezas por hiladas a nivel.

Condiciones De Terminación.

El conjunto será monolítico.

Conservación y Mantenimiento.



Se protegerá la obra recién ejecutada frente a lluvias, heladas y temperaturas elevadas. Se evitará la actuación sobre el elemento de acciones mecánicas no previstas en el cálculo.

3. Medición

Se medirá en metros lineales (m) realmente ejecutados según especificaciones de Proyecto, deduciendo la longitud de puertas.

570.A EJECUCIÓN DE RAMPAS DE ACCESO A PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA (PMR)

1. Definición de las obras

Comprende la ejecución de la rampa de acceso al andén, para personas con movilidad reducida, en los andenes de los paraderos.

2. Ejecución de las obras

Será de aplicación lo dispuesto en el presente documento

3. Medición

Se medirá por unidad (UND) de rampa de acceso realmente ejecutada, según especificaciones de Proyecto.

571.A PROLONGACIÓN DE ANDÉN EN ESTACIÓN O EN PARADERO

1. Definición de las obras

Comprende la prolongación del andén en las estaciones y/o en paraderos hasta la longitud de 100 m. Incluye las explanaciones necesarias, la pieza prefabricada para lateral de andén, los cierres en los extremos, el pavimento, las barandillas, los bordillos, así como cualquier actuación que requiera su correcto acabado según las exigencias de la propiedad.

2. Ejecución de las obras

Será de aplicación lo dispuesto en los artículos el presente documento.

3. Medición

Se medirá en metros lineales (m) de prolongación de andén.

572.A EJECUCIÓN DE PARADERO CCOCHA

1. Definición de las obras

Corresponde esta actuación a la ejecución del paradero de Ccocha.

2. Ejecución de las obras

Comprende la ejecución de un paradero de dimensiones en planta de 5mx2.3m y 2m de altura, incluyendo excavaciones, cimentaciones, estructura, fachada y cubierta, así



como la disposición de bancos para viajeros. Esta infraestructura deberá ser al menos similar a los otros paraderos del FHH.

3. Medición

Se medirá por global (glb) de paradero totalmente instalado, comprendiendo las excavaciones necesarias, su cimentación, estructura, fachada y cubierta, según especificaciones de Proyecto.

682.A ESTRUCTURA METÁLICA

1. Definición de las obras

Esta actividad comprende la colocación de estructuras metálicas en las zonas de patios y talleres, que de acuerdo al EDI.

Comprende la ejecución de una estructura metálica realizada con pórticos de acero laminado A36, para distancias entre apoyos de $L < 10$ m y separación de 4 m entre pórticos.

2. Ejecución de las obras

Corresponde al CONCESIONARIO la ejecución de las estructuras metálicas en los patios, talleres y otros.

Características Técnicas

Suministro y montaje de pórticos y correas de acero laminado A 36, en perfiles laminados en caliente, de las series IPN, IPE, HEA, HEB o HEM, mediante uniones soldadas, para distancias entre apoyos de $L < 10$ m, separación de 4 m entre pórticos y una altura de columnas no menor de 5 m.

Trabajado y montado en taller, con preparación de superficies según ISO 8501-1 y aplicación posterior de dos manos de imprimación con un espesor mínimo de película seca de 30 micras por mano. Incluso parte proporcional de conexiones a cimentación, preparación de bordes, soldaduras, cortes, piezas especiales, despuntes y reparación en obra de cuantos desperfectos se originen por razones de transporte, manipulación o montaje, con el mismo grado de preparación de superficies e imprimación.

- Ambientales. No se realizarán trabajos de soldadura cuando la temperatura sea inferior a 0°C.
- El CONCESIONARIO presentará para su aprobación, al Regulador de la obra, el programa de montaje de la estructura, basado en las indicaciones del Proyecto, así como la documentación que acredite que los soldadores que intervengan en su ejecución estén certificados por un organismo acreditado.



Condiciones de terminación.

El acabado superficial será el adecuado para el posterior tratamiento de protección. La estructura será estable y transmitirá correctamente las cargas.



Conservación y mantenimiento.

Se evitará la actuación sobre el elemento de acciones mecánicas no previstas en el cálculo.

3. Medición

Se medirá, en verdadera magnitud, por el intradós, la superficie (m²) realmente ejecutada según especificaciones de Proyecto.

682.B CERRAMIENTO DE FACHADA

1. Definición de las obras

Comprende el cerramiento de fachada formado por panel prefabricado, liso, de concreto armado de 16 cm de espesor, 3 m de anchura y 14 m de longitud máxima, acabado liso de color a una cara, montaje horizontal.

2. Ejecución de las obras

Suministro y montaje horizontal de cerramiento de fachada formado por paneles prefabricados, lisos, de concreto armado de 16 cm de espesor, 3 m de anchura y 14 m de longitud máxima, acabado liso de color a una cara, con inclusión o delimitación de huecos. Incluso parte proporcional de piezas especiales y elementos metálicos para conexión entre paneles y entre paneles y elementos estructurales, sellado de juntas con silicona neutra sobre cordón de caucho adhesivo y retacado con mortero sin retracción en las horizontales, colocación en obra de los paneles con ayuda de grúa autopropulsada y apuntalamientos. Totalmente montados.

- Del soporte. Se comprobará que la superficie de apoyo de las planchas está correctamente nivelada con la cimentación.
- Ambientales. Se suspenderán los trabajos cuando llueva, nieve o la velocidad del viento sea superior a 50 km/h.

3. Medición

Se medirá la superficie (m²) realmente ejecutada según especificaciones de Proyecto, sin duplicar esquinas ni encuentros, deduciendo los huecos de superficie mayor de 3 m².

683.C CUBIERTA PARA NAVE INDUSTRIAL FORMADA POR PANELES

1. Definición de las obras

Comprende la disposición de las correas metálicas de la cubierta, en Acero A 36 y de las planchas asfálticas 10 ondas de perfil ondulado, con una pendiente mayor del 10%.

2. Ejecución de las obras

CORREAS METÁLICAS

No se pondrá en contacto directo el acero con otros metales ni con yesos.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Suministro y montaje de acero galvanizado A 36, en perfiles conformados en frío, piezas simples de las series C o Z, para formación de correas sobre las que se apoyará la plancha o panel que actuará como techo, y quedarán fijadas a los tijerales mediante tornillos normalizados. Incluso parte proporcional de accesorios y elementos de anclaje.



Presentará para su aprobación, al Regulador, el programa de montaje de la estructura, basado en las indicaciones del Proyecto.

3. Medición

La medición se realizará en metros cuadrados (m²) de superficie medida en verdadera magnitud, según documentación gráfica de Proyecto.

684.A SUMINISTRO Y MONTAJE DE PUERTA DE ACCESO DE TRENES

1. Definición de las obras

Comprende el suministro y montaje de puerta de acceso de trenes formada por dos hojas. Incluidos accesorios y fijaciones. Totalmente instalada y probada.

2. Ejecución de las obras

Incluye el suministro y colocación de puerta para entrada de trenes, de dos hojas, formadas por plancha de acero galvanizada y plegada, panel liso acanalado, acabado galvanizado sendzimir.

Apertura manual. Incluso sistema de desplazamiento colgado, con guía inferior, topes, cubreguía, tiradores, pasadores, cerradura de contacto, elementos de fijación a obra y demás accesorios necesarios.

Elaborada en taller, ajuste y fijación en obra.

Totalmente montada y probada.

DEL SOPORTE.

Se comprobará que la altura del hueco es suficiente para permitir su cierre. Se comprobará que los revestimientos de los paramentos contiguos al hueco no sobresalen de la hoja de cierre, para evitar rozamientos.

3. Medición

Se medirá el global (GLB) realmente ejecutado según especificaciones de Proyecto.

685.A CERRAMIENTOS Y TABIQUERÍAS EN TALLER DE CHILCA

1. Definición de las obras

Comprende los cerramientos y tabiquerías (obras de albañilería) de los talleres en los patios en Chilca.

2. Ejecución de las obras

La obra de albañilería comprende la construcción de muros, tabiques y parapetos en mampostería de ladrillo de arcilla.

Para la construcción de muros y tabiques se usarán ladrillo king kong (9x12x24 cm) TIPO IV, con asentado caravista.



La unidad de albañilería no tendrá materias extrañas en sus superficies o en su interior. La unidad de albañilería de arcilla deberá ser elaborada a máquina, en piezas enteras y sin defectos físicos de presentación, cocido uniforme y no presentará vitrificaciones. Al ser golpeada con un martillo u objeto similar producirá un sonido metálico.

La unidad de albañilería no tendrá resquebrajaduras, fracturas, hendidura o grietas u otros defectos similares que degraden su durabilidad y/o resistencia.

La unidad de albañilería deberá ser aprobada por el Regulador antes de su instalación.

Cuando los muros alcancen una altura de 50 cm, se correrá cuidadosamente una línea de nivel sobre la cual se comprobará la horizontalidad de conjunto aceptándose un desnivel de hasta 1/200 que podrá ser verificado promediándolo en el espesor de la mezcla en no menos de diez hiladas sucesivas. En caso de mayor desnivel, se procederá a la demolición del muro.

En todo momento se debe verificar la verticalidad de los muros, no admitiéndose un desplome superior a 1/600. No se levantará en un día más de 1.50 m de altura.

En el encuentro de muros se exigirá el levantamiento simultáneo de ellos.

Todos los muros de albañilería portantes deberán estar amarrados a las columnas, haciendo un vaciado de columnas entre los muros dentados.

3. Medición

Los muros de tabiquería se medirán por global (GLB) de ejecución.

686.A ACABADOS EN COLUMNAS VERTICALES (TALLERES CHILCA)

1. Definición de las obras

Comprende los acabados en paramentos verticales de los talleres en los patios en Chilca.

2. Ejecución de las obras

Incluye los revoques y enlucidos.

REVOQUES

Se refiere a la aplicación del mortero sobre la superficie interior y exterior de los muros, columnas, y vigas a fin de proporcionar una superficie de protección, impermeabilizar u obtener un mejor aspecto de los mismos.

Todos los tarrajeos deberán ser ejecutados previa limpieza y humedecimiento de las superficies donde será aplicado.

La mano de obra y los materiales necesarios deberán ser tales que garanticen la buena ejecución de los revoques de acuerdo al proyecto arquitectónico.

Los revoques se harán con cintas de la misma mezcla, perfectamente alineadas y aplomadas aplicando las mezclas pañeteando con fuerza y presionando contra los parapetos para evitar vacíos interiores y obtener una capa no mayor de 1.5 cm, dependiendo de la uniformidad de los ladrillos.



Las superficies a obtener serán planas, sin resquebraduras, afloramiento o defectos.

En muros con enchape de mayólica, la superficie se acabará rayándola.

ENLUCIDOS

Se refiere a la aplicación del estucado de yeso mortero sobre la superficie interior y exterior de los muros de soga a fin de proporcionar una superficie de acabado y protección, impermeabilizar u obtener un mejor aspecto de los mismos.

Todos los tarrajeos deberán ser ejecutados previa limpieza y humedecimiento de las superficies donde será aplicado.

La mano de obra y los materiales necesarios deberán ser tales que garanticen la buena ejecución de los revoques de acuerdo al proyecto arquitectónico.

La mezcla de yeso se preparará en bateas perfectamente limpias de todo residuo anterior.

Los revoques se harán con cintas de la misma mezcla, perfectamente alineadas y aplomadas aplicando la mezcla con fuerza y presionando contra los parapetos para evitar vacíos interiores y obtener una capa no mayor de 1.5 cm, dependiendo de la uniformidad de la pared de tapia.

Las superficies a obtener serán planas, sin resquebraduras, afloramiento o defectos.

3. Medición

Esta partida se medirá en global (GLB) de ejecución.

687.A SUELOS Y PISOS (TALLERES CHILCA)

1. Definición de las obras

Comprende la ejecución los suelos y los pisos de los talleres en los patios en Chilca, capaces de soportar el tránsito de equipos y maquinarias pesados.

2. Ejecución de las obras

A continuación se incluyen a modo de ejemplo las condiciones de ejecución de diferentes tipos de suelos (las características definitivas serán aprobadas y consensuadas con la Propiedad):

Piso de cemento pulido y bruñido sin colorear e=2"

Para la elaboración del piso pulido y bruñido se empleará cemento tipo I con una proporción de cemento-arena de 1:5.

El piso pulido y bruñido proporciona una superficie uniforme y lisa finalmente.

El piso se colocará directamente sobre la superficie existente previamente tratada.

Piso machihembrado de madera de 1"X 4" con durmiente de 2"x3"x4"



Comprende el colocado de piso de madera tipo machihembrado de 1" x 4", que estarán fijadas sobre durmientes de madera en forma trapezoidal de 2" x 3" x 4".

Los durmientes serán fijados mediante estacas de madera de 2" x 2" directamente a la base afirmada, para posteriormente reciban el vaciado del falso piso.

Contrapisos de 40 mm.

Para la elaboración del contrapiso se empleará cemento tipo I con una proporción de cemento-arena de 1:5.

El contrapiso proporciona una superficie uniforme para recibir el material de asentamiento.

El contrapiso tiene un espesor de 40 mm, y se colocará directamente sobre el falso piso de 10cm de espesor.

Piso de cerámica antideslizante color claro de 30x30cm

Para su colocación se revisará que la superficie a revestir se encuentre limpia y sin deformaciones o anomalías (hendiduras o salientes); en caso de presentarse se deberá nivelar con cemento y dejar secar antes de instalar el producto.

Determinar el arranque del piso, colocando las piezas enteras en los lugares más visibles. Colocar los puntos de nivel tomando como referencia el nivel general y dejando como guías algunas piezas de cerámico.

Colocar el cerámico haciéndolo coincidir con la pieza maestra, luego se debe presionar y golpear en el centro con un taco o mazo de madera, a fin de lograr que todo el reverso de la pieza haga contacto con la pasta, mezcla o pegamento, sin dejar vacíos.

Al terminar de colocar el revestimiento se debe limpiar con un trapo o esponja humedecida en agua limpia los sobrantes de pasta o mezcla antes que sequen.

El color de la cerámica y fragua se definirá previa consulta con el Regulador.

Piso de concreto de $f'c=140 \text{ kg/cm}^2$ e=4"

Los pisos de concreto tendrán una resistencia a la compresión de $f'c=140 \text{ kg/cm}^2$ y sus espesores serán de 4", de acuerdo a los planos. Se utilizará el cemento Portland tipo I, y se instalará directamente sobre la superficie preparada con material de préstamo tipo afirmado de 20 cm de espesor, dicho material deberá ser certificado para comprobar que las sales solubles contenidas deberán ser menores al 1%.

Los pisos de concreto se construirán en paños de dimensiones indicadas en los planos limitadas por juntas asfálticas de 1" y se terminará dando un acabado frotachado.

Los pisos serán curados convenientemente, sea con aditivos especiales, riego constante, mantas o arroceras, aplicándose en estos últimos, el sistema escogido durante siete días como mínimo.

3. Medición

Esta partida se medirá en global (GLB) de ejecución.



688.A TECHOS Y FALSOS TECHOS (TALLERES CHILCA)

1. Definición de las obras

Comprende la ejecución de los techos y falsos techos de los talleres en los patios en Chilca.

2. Ejecución de las obras

A continuación se incluyen a modo de ejemplo las condiciones de ejecución de diferentes tipos de cielos rasos (las características definitivas serán aprobadas y consensuadas con la Propiedad):

Cielo raso modular de bandejas metálicas.

Características Técnicas

Suministro y montaje de cielo raso modular, situado a una altura menor de 4 m, constituido por bandejas de acero galvanizado prelacado acabado liso, color blanco, de 600x600 mm y 0,5 mm de espesor, suspendidas de la losa mediante perfilería vista, comprendiendo perfiles primarios, secundarios y angulares de remate fijados al techo mediante varillas y cuelgues. Incluso parte proporcional de accesorios de fijación, completamente instalado.

Del Soporte.

Se comprobará que los paramentos verticales están terminados, y que todas las instalaciones situadas debajo de la losa están debidamente dispuestas y fijadas a él.

3. Medición

Esta partida se medirá en global (GLB) de ejecución.

689.A CARPINTERÍA (TALLERES CHILCA)

1. Definición de las obras

Comprende la ejecución de la carpintería y cerrajería de los talleres en los patios en Chilca.

2. Ejecución de las obras

A continuación se incluyen a modo de ejemplo las condiciones de ejecución de diferentes tipos de carpintería (las características definitivas serán aprobadas y consensuadas con la Propiedad):

Puertas y ventanas de fierro con malla de acero Galvanizado

Comprende la confección de puertas metálicas en base a perfiles simples de fierro (ángulos, tees y malla en rombo de acero galvanizado).

Toda carpintería metálica se entregará en obra, perfectamente pulida sin irregularidades, los puntos de soldadura y empalme deben ser esmerilados hasta presentar una superficie uniforme.

Los empalmes deben ser precisos evitando juntas con defectos de corte tanto en 45 grados como a 90 grados.



Los elementos batientes, deben estar bien acoplados sin luces exageradas ni descuadras.

Los tipos de anclaje para fijación de la carpintería metálica serán aprobados debidamente por la inspección de la obra.

No se permitirán elementos deformados por golpes o deterioro en el transporte y colocación que afecten su aspecto.

Las dimensiones de los vanos deberán estar de acuerdo al elemento metálico, a fin de evitar recortes en la albañilería o rellenos exagerados que puedan alterar el aspecto de los respectivos parámetros.

La inspección podrá rechazar los elementos que acusen puntos débiles o defectos de construcción.

Puerta metálica acanalada

Comprende la confección de puertas metálicas acanaladas en base a tubos y planchas de fierro laminado al frío de 1.6 mm de espesor, que serán acanaladas a dimensiones de 8cm x 3cm, según planos de detalles, o similar.

Ventanas corredizas de aluminio

Del Material:

Posee un pintado en anodizado color negro mate, el cual consiste en un proceso electrolítico de oxidación artificial de la superficie de los perfiles de aluminio con una estructura definida, la cual aumenta las propiedades de resistencia a la intemperie.

3. Medición

Esta partida se medirá en global (GLB) de ejecución.

690.A MOBILIARIO

1. Definición de las obras

Comprende el suministro e instalación del mobiliario de los talleres en los patios en Chilca.

2. Ejecución de las obras

El CONCESIONARIO deberá de suministrar el mobiliario para los talleres de Chilca y Huancavelica. Las características definitivas y su dotación serán aprobadas por el Concedente.

3. Medición

Esta partida se medirá en global (GLB) de ejecución.

691.A TELECOMUNICACIONES (TALLERES CHILCA)

1. Definición de las obras

Comprende la instalación de las telecomunicaciones en el edificio de talleres en los patios en Chilca.



2. Ejecución de las obras

Se indican a continuación las especificaciones de canalizaciones tipo de telecomunicaciones:

Canalización principal.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Suministro e instalación de canalización principal en conducto de obra de albañilería, entre el RITI o RITM inferior y el RITS o RITM superior a través de las distintas plantas del edificio, en edificación de 10 PAU, formada por 5 tubos (1 RTV, 1 cable de pares o cable de pares trenzados, 1 cable coaxial, 1 cable de fibra óptica, 1 reserva) de polipropileno flexible, corrugados de 50 mm de diámetro, resistencia a la compresión 320 N, resistencia al impacto 2 julios. Incluso parte proporcional de accesorios, elementos de sujeción e hilo guía. Totalmente montada.

DEL SOPORTE.

Se comprobará que su situación y recorrido se corresponden con los de Proyecto, y que hay espacio suficiente para su instalación.

FASES DE EJECUCIÓN.

Replanteo y trazado de la línea. Colocación y fijación de los tubos. Colocación del hilo guía.

CONDICIONES DE TERMINACIÓN.

Existirá el hilo guía.

Canalización secundaria.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Suministro e instalación de canalización secundaria empotrada en tramo comunitario, entre el registro secundario y el registro de terminación de red en el interior de la vivienda, en edificación de hasta 3 PAU, formada por 4 tubos (1 RTV, 1 cable de pares o cable de pares trenzados, 1 cable coaxial, 1 cable de fibra óptica) de PVC flexible, corrugados, reforzados de 32 mm de diámetro, resistencia a la compresión 320 N, resistencia al impacto 2 julios. Incluso parte proporcional de accesorios, elementos de sujeción e hilo guía. Totalmente montada.



DEL SOPORTE.

Se comprobará que su situación y recorrido se corresponden con los de Proyecto, y que hay espacio suficiente para su instalación.

FASES DE EJECUCIÓN.

Replanteo y trazado de la línea. Colocación y fijación de los tubos. Colocación del hilo guía.



CONDICIONES DE TERMINACIÓN.

Existirá el hilo guía.

Canalizaciones interiores.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Suministro e instalación de canalización interior de usuario empotrada por el interior de la vivienda que une el registro de terminación de red con los distintos registros de toma, formada por 3 tubos de PVC flexible, reforzados de 20 mm de diámetro, resistencia a la compresión 320 N, resistencia al impacto 2 julios, para el tendido de cables. Incluso parte proporcional de accesorios, elementos de sujeción e hilo guía. Totalmente montada.

DEL SOPORTE.

Se comprobará que su situación y recorrido se corresponden con los de Proyecto, y que hay espacio suficiente para su instalación.

FASES DE EJECUCIÓN

Replanteo y trazado de la línea. Colocación y fijación de los tubos. Colocación del hilo guía.

CONDICIONES DE TERMINACIÓN.

Existirá el hilo guía.

3. Medición

Esta partida se medirá en global (GLB) de ejecución.

692.A AIRE COMPRIMIDO (TALLERES CHILCA)

1. Definición de las obras

Comprende la instalación de aire comprimido en el edificio de talleres en los patios en Chilca.

2. Ejecución de las obras

Se indican a continuación las especificaciones de una instalación tipo de aire comprimido:
Equipos

El compresor aspira aire de la atmósfera, que atraviesa primero un filtro de aire seco. Allí es purificado y pasa luego al bloque compresor, donde es comprimido.

Un motor eléctrico se encarga del accionamiento del bloque.

Para lubricar, hermetizar y refrigerar el bloque compresor se le inyecta fluido refrigerante SIGMA FLUID. En condiciones normales, la temperatura no supera los 80 °C durante la compresión.

Un separador de tres fases vuelve a separar el aceite refrigerante del aire comprimido, que pasa al refrigerador para su enfriamiento, atraviesa el microfiltro y regresa finalmente al sistema de inyección.

Una válvula termostática regula y optimiza la temperatura del fluido refrigerante.



El cartucho separador vuelve a limpiar el fluido refrigerante del aire comprimido (hasta < 2 mg/m³ aprox.), que pasa a continuación a través de la válvula de retención

El refrigerador final reduce la temperatura del aire comprimido para mantener la diferencia con la temperatura ambiente entre 5 – 10 K. Así se elimina la mayor parte de la humedad contenida en el aire a presión. El aire sale del compresor por la salida de aire comprimido

Instalación completa

Lista para la puesta en marcha, completamente automática, superinsonorizada, aislada contra vibraciones, chapas cobertoras pintadas con pintura sinterizada

Insonorización

Cobertura con gomaespuma lavable; máximo 72 dB(A) según la norma PN8NTC 2.3; medición al aire libre, a 1 m de distancia

Aislamiento contra vibraciones

Elementos metálicos, aislamiento doble

Bloque compresor de una fase, refrigeración óptima de los rotores por inyección de aceite, bloque compresor original KAESER con PERFIL SIGMA o similar

Accionamiento

Accionamiento directo sin engranajes, acoplamiento flexible

Motor eléctrico

Motor de bajo consumo, fabricación alemana, IP 55, ISO F como reserva adicional; sensor de coeficiente positivo de temperatura (protección total del motor, opcional en versiones T)

Conexión entre el motor eléctrico y el bloque compresor

Bloque con brida de acoplamiento integrada

Componentes eléctricos

Armario eléctrico IP 54; transformador de control con panel de mando; contactos libres de potencial para sistema de refrigeración

Circuito de fluido y aire de refrigeración

Filtro de aire seco con preseparación; válvulas neumáticas de entrada y salida de aire; depósito de fluido refrigerante con sistema de separación triple; válvula de seguridad, válvula de retención / presión mínima, válvula térmica y microfiltro en el circuito de fluido refrigerante; todas las conducciones entubadas con conexiones elásticas.

Refrigeración

Versión estándar refrigerada por aire; refrigeradores de aluminio separados para aire comprimido y fluido refrigerante; ventilador radial con motor eléctrico propio



Secador frigorífico

Sin FCKW, agente refrigerante R 134a, unidad completamente aislada, circuito de frío cerrado herméticamente, regulación por derivación de aire caliente, purgador de condensados electrónico, separador centrifugo preconectado

Panel de mando ergonómico

El estado de servicio se indica por medio de diodos luminosos (en rojo, amarillo y verde) pantalla con cuatro líneas de texto claro; teclas de membrana con pictogramas; indicación de las revoluciones del motor

Funciones:

Vigilancia automática de la temperatura de compresión, de la corriente del motor, la dirección de giro del compresor, los filtros de aire y de fluido y el cartucho separador; indicación de los datos de medición, contador de horas para los componentes principales del compresor, contador de horas de servicio, indicación de los datos de estado y memoria de eventos.

Tuberías y válvulas

Tubería de acero estirado sin soldadura, fabricado según norma DIN-2448, incluso parte proporcional de codos, tes, reducciones, pasamuros, soportes, pintura, señalización, pruebas hidráulicas y todo tipo de accesorios necesarios para su montaje, completamente instalada y probada.

Tomas de aire

Toma de aire comprimido compuesta por tubería acero estirado sin soldadura DIN 2448 incluso curvas válvula de bola roscada de latón, filtro, regulador, engrasador, enlaces, codos, cruces, machon, reducciones y acoplamiento según indicaciones en planos. Instalada y probada.

3 Medición

Esta partida se medirá en global (GLB) de ejecución.

693.A GASFITERÍA (TALLERES CHILCA)

1. Definición de las obras

Comprende la instalación de redes de tuberías en el edificio de talleres en los patios en Chilca.

2. Ejecución de las obras

Se indican a continuación las especificaciones de una instalación tipo de gasfitería:

Tubería para instalación interior.

Se evitará utilizar materiales diferentes en una misma instalación.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS



Suministro y montaje de tubería para instalación interior, colocada superficialmente y fijada al paramento, formada por tubo de polietileno reticulado (PE-X), serie 5, de 16 mm de diámetro exterior, PN=6 atm y 1,8 mm de espesor. Incluso parte proporcional de material auxiliar para montaje y sujeción a la obra, accesorios y piezas especiales. Totalmente montada, conexiónada y probada por la empresa instaladora mediante las correspondientes pruebas de servicio.

DEL SOPORTE.

Se comprobará que su situación y recorrido se corresponden con los de Proyecto, y que hay espacio suficiente para su instalación.

PROCESO DE EJECUCIÓN

FASES DE EJECUCIÓN.

Replanteo y trazado. Colocación y fijación de tubo y accesorios. Realización de pruebas de servicio.

CONDICIONES DE TERMINACIÓN.

Las conducciones dispondrán de tapones de cierre, colocados en los puntos de salida de agua, hasta la recepción de los aparatos sanitarios y la grifería.

PRUEBAS DE SERVICIO.

Prueba de resistencia mecánica y estanqueidad.

CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO.

Se protegerá frente a golpes y salpicaduras.

Llave de paso.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Suministro e instalación de válvula de asiento de latón, de 1/2" de diámetro, con maneta y embellecedor de acero inoxidable. Totalmente montada, conexiónada y probada.

DEL SOPORTE.

Se comprobará que su situación se corresponde con la de Proyecto y que hay espacio suficiente para su instalación.

PROCESO DE EJECUCIÓN

FASES DE EJECUCIÓN.

Replanteo. Conexión de la válvula a los tubos.

CONDICIONES DE TERMINACIÓN.

El eje de accionamiento quedará horizontal y alineado con el de la tubería.

CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO.



Se protegerá frente a golpes y salpicaduras.

3. Medición

Esta partida se medirá en global (GLB) de ejecución.

694.A EVACUACIÓN DE AGUAS (TALLERES CHILCA)

1. Definición de las obras

Comprende la instalación de evacuación de aguas en el edificio de talleres en los patios en Chilca.

2. Ejecución de las obras

Se indican a continuación las especificaciones de una instalación tipo para la evacuación de aguas:

Bajante de interior para aguas residuales y pluviales.

En los pasatubos se interpondrá una fragua asfáltica o un material elástico para evitar contactos inconvenientes entre distintos materiales.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Suministro y montaje de bajante interior de la red de evacuación de aguas residuales, formada por tubo de PVC, serie B, de 110 mm de diámetro y 3,2 mm de espesor. Incluso parte proporcional de material auxiliar para montaje y sujeción a la obra, accesorios y piezas especiales colocados mediante unión pegada con adhesivo. Totalmente montada, conexionada y probada por la empresa instaladora mediante las correspondientes pruebas de servicio.

DEL SOPORTE.

Se comprobará que su situación y recorrido se corresponden con los de Proyecto, y que hay espacio suficiente para su instalación. Se comprobará la existencia de huecos y pasatubos en las losas y elementos estructurales a atravesar. Se comprobará que la obra donde va a quedar fijada tiene un mínimo de 12 cm de espesor.

PROCESO DE EJECUCIÓN

FASES DE EJECUCIÓN.

Replanteo y trazado de la bajante. Presentación en seco de tubos, accesorios y piezas especiales. Colocación y fijación de tubos, accesorios y piezas especiales. Limpieza de la zona a unir con el líquido limpiador, aplicación del adhesivo y encaje de piezas. Realización de pruebas de servicio.

CONDICIONES DE TERMINACIÓN.

La bajante no presentará fugas y tendrá libre desplazamiento respecto a los movimientos de la estructura.

PRUEBAS DE SERVICIO.

Prueba de estanqueidad parcial.



CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO.

Se protegerá frente a golpes.

Red de pequeña evacuación.

Cuando la derivación del inodoro deba atravesar un paramento o losa, se colocará un pasatubos, para evitar el contacto con morteros. En los pasatubos se interpondrá una fragua asfáltica o un material elástico para evitar contactos inconvenientes entre distintos materiales. Se evitará la utilización de mortero de cal o yeso para la fijación de la tubería.

Suministro e instalación de red de pequeña evacuación, empotrada en paramento, formada por tubo de PVC, serie B, de 32 mm de diámetro y 3 mm de espesor, que conecta el aparato con la bajante, el colector o el bote sifónico. Incluso parte proporcional de material auxiliar para montaje y sujeción a la obra, accesorios y piezas especiales colocados mediante unión pegada con adhesivo. Totalmente montada, conexionada y probada por la empresa instaladora mediante las correspondientes pruebas de servicio.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DEL SOPORTE.

Se comprobará que su situación y recorrido se corresponden con los de Proyecto, y que hay espacio suficiente para su instalación.

PROCESO DE EJECUCIÓN FASES DE EJECUCIÓN.

Replanteo. Presentación de tubos, accesorios y piezas especiales. Fijación del material auxiliar para montaje y sujeción a la obra. Colocación y fijación de tubos, accesorios y piezas especiales. Realización de pruebas de servicio.

CONDICIONES DE TERMINACIÓN.

Las conducciones dispondrán de tapones de cierre, colocados en los puntos de entrada de desagüe, hasta la recepción de los aparatos sanitarios. La red tendrá resistencia mecánica y estanqueidad.

PRUEBAS DE SERVICIO.

Prueba de estanqueidad parcial.

CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO.

Se protegerá frente a golpes.

Bote sifónico.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Suministro e instalación de bote sifónico de PVC, de 110 mm de diámetro, con cinco entradas de 40 mm de diámetro y una salida de 50 mm de diámetro, con tapa ciega de acero inoxidable, colocado superficialmente bajo la losa. Incluso prolongador. Totalmente montado, conexionado y probado por la empresa instaladora mediante las correspondientes pruebas de servicio.



DEL SOPORTE.

Se comprobará que la ubicación se corresponde con la de Proyecto.

PROCESO DE EJECUCIÓN

FASES DE EJECUCIÓN.

Replanteo. Presentación de tubos, accesorios y piezas especiales. Colocación del bote sifónico. Conexionado. Realización de pruebas de servicio.

CONDICIONES DE TERMINACIÓN.

Tendrá resistencia mecánica y estanqueidad.

PRUEBAS DE SERVICIO.

Prueba de estanqueidad parcial.

CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO.

Se protegerá frente a golpes.

3. Medición

Esta partida se medirá en global (GLB) de ejecución.

695.A PROTECCIÓN CONTRA INCENDIOS (TALLERES CHILCA)

1. Definición de las obras

Comprende la instalación de protección contra incendios en el edificio de talleres en los patios en Chilca.

2. Ejecución de las obras

Se indican a continuación las especificaciones de una instalación tipo de protección contra incendios:

Detector convencional.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Suministro e instalación de detector óptico de humos convencional, de ABS color blanco, modelo DOH2 "GOLMAR", formado por un elemento sensible a humos claros, para alimentación de 12 a 30 Vcc, con doble led de activación e indicador de alarma color rojo, salida para piloto de señalización remota y base universal. Totalmente montado, conexionado y probado.

DEL SOPORTE.

Se comprobará que su situación se corresponde con la de Proyecto y que hay espacio suficiente para su instalación.

DEL CONCESIONARIO.

Las instalaciones se ejecutarán por empresas instaladoras autorizadas para el ejercicio de la actividad.

FASES DE EJECUCIÓN.

Replanteo. Fijación de la base. Montaje del detector. Conexionado.

CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO.

Se protegerá de la humedad y del contacto con materiales agresivos.

Pulsador de alarma, convencional.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Suministro e instalación de pulsador de alarma convencional de rearme manual, de ABS color rojo, protección IP 41, con led indicador de alarma color rojo y llave de rearme. Totalmente montado, conexionado y probado.

DEL SOPORTE.

Se comprobará que su situación se corresponde con la de Proyecto y que hay espacio suficiente para su instalación.

DEL CONCESIONARIO.

Las instalaciones se ejecutarán por empresas instaladoras autorizadas para el ejercicio de la actividad.

FASES DE EJECUCIÓN.

Replanteo. Fijación en paramento mediante elementos de anclaje. Montaje y conexionado del pulsador de alarma.

CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO.

Se protegerá de la humedad y del contacto con materiales agresivos.

Cableado.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Suministro e instalación de cableado formado por cable unipolar ES07Z1-K (AS), no propagador de la llama, con conductor multifilar de cobre clase 5 (-K) de 1,5 mm² de sección, con aislamiento de compuesto termoplástico a base de poliolefina libre de halógenos con baja emisión de humos y gases corrosivos (Z1), siendo su tensión asignada de 450/750 V. Incluso regletas de conexión y cuantos accesorios sean necesarios para su correcta instalación. Totalmente montado, conexionado y probado.

DEL SOPORTE.

Se comprobarán las separaciones mínimas de las conducciones con otras instalaciones.

DEL CONCESIONARIO.



Las instalaciones se ejecutarán por empresas instaladoras autorizadas para el ejercicio de la actividad.

FASES DE EJECUCIÓN.

Replanteo. Colocación del hilo guía en la canalización de protección. Tendido del cableado. Conexión de cables.

CONDICIONES DE TERMINACIÓN.

La instalación podrá revisarse con facilidad.

CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO.

Se protegerá de la humedad y del contacto con materiales agresivos.

4. Medición

Esta partida se medirá en global (GLB) de ejecución.

696.A ELECTRICIDAD (TALLERES CHILCA)

1. Definición de las obras

Comprende la instalación de electricidad en el edificio de talleres en los patios en Chilca.

2. Ejecución de las obras

Se indican a continuación las especificaciones de una instalación tipo de suministro de electricidad:

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Suministro e instalación de red eléctrica de distribución interior para local compuesta de los siguientes elementos:

CUADRO GENERAL DE MANDO Y PROTECCIÓN

Comprende la caja empotrable de material aislante con puerta opaca, para alojamiento del interruptor de control de potencia (ICP) en compartimento independiente y precintable y de los siguientes dispositivos: 1 interruptor general automático (IGA) de corte omnipolar, 5 interruptores diferenciales de 40 A, 4 interruptores automáticos magnetotérmicos de 10 A, 2 interruptores automáticos magnetotérmicos de 16 A, 2 interruptores automáticos magnetotérmicos de 25 A; CIRCUITOS INTERIORES constituidos por cables unipolares con conductores de cobre, ES07Z1-K (AS) 3G2,5 mm² y 5G6 mm², bajo tubo protector de PVC flexible, corrugado, con IP 545, para canalización empotrada: 1 circuito para alumbrado, 1 circuito para tomas de corriente, 1 circuito para aire acondicionado, 1 circuito para ventilación, 1 circuito para alumbrado de emergencia, 1 circuito para cierre automatizado, 1 circuito para sistema de detección y alarma de incendios, 1 circuito para sistema de detección de monóxido de carbono; MECANISMOS: gama básica (tecla o tapa y marco: blanco; embellecedor: blanco). Totalmente montada, conexión y probada.

DEL SOPORTE.



Se comprobará que su situación y recorrido se corresponden con los de Proyecto, que hay espacio suficiente para su instalación y que la zona de ubicación está completamente terminada. Se comprobarán las separaciones mínimas de las conducciones con otras instalaciones.

DEL CONCESIONARIO.

Las instalaciones eléctricas de baja tensión se ejecutarán por instaladores autorizados en baja tensión, autorizados para el ejercicio de la actividad.

FASES DE EJECUCIÓN.

Replanteo y trazado de canalizaciones. Colocación de la caja para el cuadro. Montaje de los componentes. Colocación y fijación de los tubos. Colocación de cajas de derivación y de empotrar. Tendido y conexionado de cables. Colocación de mecanismos.

CONDICIONES DE TERMINACIÓN.

La instalación podrá revisarse con facilidad.

CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO.

Se protegerá de la humedad y del contacto con materiales agresivos.

3. Medición

Esta partida se medirá en global (GLB) de ejecución.

697.A CLIMATIZACION Y VENTILACIÓN (TALLERES CHILCA)

1. Definición de las obras

Comprende la instalación de climatización y ventilación en el edificio de talleres en los patios en Chilca.

2. Ejecución de las obras

Se indican a continuación las especificaciones de una instalación tipo de climatización y ventilación:

Línea frigorífica.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Suministro e instalación de línea frigorífica doble realizada con tubería para gas mediante tubo de cobre sin soldadura, de 1/2" de diámetro y 0,8 mm de espesor con coquilla de espuma elastomérica, de 13 mm de diámetro interior y 10 mm de espesor y tubería para líquido mediante tubo de cobre sin soldadura, de 1/4" de diámetro y 0,8 mm de espesor con coquilla de espuma elastomérica, de 7 mm de diámetro interior y 10 mm de espesor. Incluso parte proporcional de cortes, eliminación de rebabas, protección de los extremos con cinta aislante, realización de curvas, abocardado, vaciado del circuito, accesorios, sifones, soportes y fijaciones. Totalmente montada, conexionada y probada.

DEL SOPORTE.

Se comprobará que su situación y recorrido se corresponden con los de Proyecto.



FASES DE EJECUCIÓN.

Replanteo del recorrido de la línea. Montaje y fijación de la línea. Montaje de accesorios. Vaciado para su carga.

CONDICIONES DE TERMINACIÓN.

No presentará fugas.

CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO.

Se protegerán los terminales de la tubería hasta sus conexiones.

Carga de gas refrigerante.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Suministro y carga de la instalación con gas refrigerante R-410A, suministrado en botella con 50 kg de refrigerante.

DEL SOPORTE.

Se comprobará que la tubería no presenta fugas.

FASES DE EJECUCIÓN.

Carga del gas refrigerante.

CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO.

Se protegerán los terminales de la tubería hasta sus conexiones.

CRITERIO DE METRADO EN PROYECTO

Número de unidades previstas, según documentación gráfica de Proyecto.

DEL SOPORTE.

Se comprobará que su situación se corresponde con la de Proyecto y que hay espacio suficiente para su instalación.

FASES DE EJECUCIÓN.

Replanteo de las unidades. Instalación de la unidad interior. Instalación de la unidad exterior. Conexión del equipo a las líneas frigoríficas. Conexión del equipo a la red eléctrica. Conexión del equipo a la red de desagüe. Puesta en marcha.

CONDICIONES DE TERMINACIÓN.

La fijación al paramento soporte será adecuada, evitándose ruidos y vibraciones.

CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO.

Se protegerá frente a golpes y salpicaduras.



3. Medición

Esta partida se medirá en global (GLB) de ejecución.

698.A ILUMINACIÓN (TALLERES CHILCA).

1. Definición de las obras

Comprende la instalación de iluminación en el edificio de talleres en los patios en Chilca.

2. Ejecución de las obras

Se indican a continuación las especificaciones de una instalación tipo de iluminación:

Luminaria empotrada tipo Downlight.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Suministro e instalación de luminaria de techo Downlight, de 250 mm de diámetro, para 2 lámparas fluorescentes TC-D de 26 W; con marco exterior y cuerpo interior de aluminio inyectado, lacado, color blanco; reflector de aluminio de alta pureza y balasto magnético; protección IP 20 y aislamiento clase F. Incluso lámparas, accesorios, sujeciones y material auxiliar. Totalmente montada, conexiónada y comprobada.

DEL SOPORTE.

Se comprobará que su situación se corresponde con la de Proyecto. El paramento soporte estará completamente acabado.

FASES DE EJECUCIÓN.

Replanteo. Montaje, fijación y nivelación. Conexiónado. Colocación de lámparas y accesorios.

CONDICIONES DE TERMINACIÓN.

El nivel de iluminación será adecuado y uniforme. La fijación al soporte será correcta.

CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO.

Se protegerá frente a golpes y salpicaduras.

Aplique.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Suministro e instalación de aplique de pared, de 402x130x400 mm, para 1 lámpara fluorescente TC-L de 24 W, con cuerpo de luminaria formado por perfiles de aluminio extruido, termoestablado, blanco; reflector termoestablado blanco; difusor de policarbonato con chapa microperforada; protección IP 20, aislamiento clase F y rendimiento mayor del 65%. Incluso lámparas, accesorios, sujeciones y material auxiliar. Totalmente montado, conexiónado y comprobado.

DEL SOPORTE.



Se comprobará que su situación se corresponde con la de Proyecto. El paramento soporte estará completamente acabado.

FASES DE EJECUCIÓN.

Replanteo. Montaje, fijación y nivelación. Conexionado. Colocación de lámparas y accesorios.

CONDICIONES DE TERMINACIÓN.

El nivel de iluminación será adecuado y uniforme. La fijación al soporte será correcta.

CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO.

Se protegerá frente a golpes y salpicaduras.

3. Medición

Esta partida se medirá en global (GLB) de ejecución.

820.A CERCO METÁLICO

1. Definición de las obras

Comprende la ejecución de un cerco metálico compuesto por barrotes horizontales y verticales de tubo cuadrado de perfil hueco de acero laminado, de un metro de altura, con anclajes empotrados en dados de concreto o muretes de albañilería u concreto.

2. Ejecución de las obras

Suministro y montaje de valla mediante cerco metálico compuesta por barrotes horizontales de tubo cuadrado de perfil hueco de acero laminado en frío de 20x20x1,5 mm y barrotes verticales de tubo cuadrado de perfil hueco de acero laminado en frío de 20x20x1,5 mm y 1 m de altura; todo ello con tratamiento anticorrosión según ISO 1461 e imprimación SHOP-PRIMER a base de resina polivinil-butiral con un espesor medio de recubrimiento de 20 micras, con anclajes empotrados en dados de concreto o muretes de fábrica u concreto. Incluso parte proporcional de replanteo, apertura de huecos, relleno de mortero para recibido de los montantes, colocación del cerco y accesorios de montaje. Elaboración en taller y ajuste final en obra.

DEL SOPORTE.

Se comprobará que el soporte al que se tienen que fijar los anclajes tiene la suficiente resistencia y que los revestimientos están acabados.



FASES DE EJECUCIÓN.

Replanteo de alineaciones y niveles. Marcado y situación de los puntos de anclaje. Preparación de los puntos de anclaje. Presentación de los tramos del cerco. Aplomado y nivelación de los tramos. Fijación de los tramos mediante el anclaje de sus elementos.



CONDICIONES DE TERMINACIÓN.

La fijación al soporte será robusta, con un correcto aplomado y con los ángulos y niveles previstos.

CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO.

Se evitará la actuación sobre el elemento de acciones mecánicas no previstas en el cálculo.

3. Medición

Se medirá la longitud (m) realmente ejecutada según especificaciones de Proyecto, deduciendo el murete para anclaje del cerco, y la longitud de los huecos de puertas y cancelas.

705.A LÍNEA DE ELÉCTRICA PARA ALUMBRADO PÚBLICO

1. Definición de las obras

Comprende la instalación línea eléctrica para alumbrado público formada por conductores de cobre de 4(1x10) mm² con aislamiento tipo RV-0,6/1KV, canalizados bajo tubo de PVC de diámetro igual a 110 mm, en montaje enterrado en zanja en cualquier tipo de terreno de dimensiones 40 cm de ancho por 60 cm de profundidad, incluso excavación, cinta señalizadora y relleno con materiales sobrantes de las excavaciones.

2. Ejecución de las obras

Será de aplicación lo dispuesto en la partida 617.07 del presente documento.

3. Medición

Se medirá por metro (m) de línea realmente instalada.

699.A EXTINTOR DE POLVO QUÍMICO ABC POLIVALENTE, DE 6 KG.

1. Definición de las obras

Comprende la instalación de extintores en las siguientes estaciones:

- Estación de Chilca
- Estación Manuel de Telleria
- Estación de Izcuchaca
- Estación de Mariscal Cáceres
- Estación de Acoria
- Estación de Yauli
- Estación de Huancavelica

2. Ejecución de las obras

Se dispondrán extintores de polvo químico, recomendándose los de abc polivalente, de 6 kg. de agente extintor, con soporte, manómetro comprobable y manguera con difusor, así como la señalización que avise de su ubicación y los soportes y accesorios para su fijación.

3. Medición

Se medirá por unidad (UND) de extintor realmente instalado.



1100.A SISTEMA BAJA VÍAS

1. Definición de las obras

Se instalarán cuatro baja-vías correspondientes al equipamiento que se ha considerado en el taller.

El Baja-vías estará compuesto por dos vigas de 6 metros de longitud que, incorporando en su parte superior las vías de traslación de los vehículos y apoyadas sobre cuatro pilares anclados al foso, permiten el desmontaje de cualquier componente situado debajo de un vehículo (equipos auxiliares, ejes, etc.). Además, al quedar la zona limpia de vías y medios de soporte de éstas, el sistema permitirá la retirada o el desmontaje de los mencionados componentes desde el eje de la vía donde se encuentra el vehículo hasta el eje de entrevías mediante la utilización de sistemas apropiados.

Los Baja-vías llevarán incorporada una mesa-elevadora con movimiento longitudinal y un carro móvil extraíble lateralmente que permitirá realizar los trabajos de montaje y desmontaje de los rodales, así como el de otros equipos posicionados bajo bastidor de caja de tren.

CONDICIONES GENERALES

Unidades baja vías automático que permitan trabajos de montaje y desmontaje de ejes, cofres e instalaciones auxiliares ubicadas en el ajo bastidor de los vehículos.

El baja vías estará compuesto por dos vigas de 6 metros de longitud que, incorporando en su parte superior las vías de traslación de los vehículos y apoyadas sobre cuatro pilares anclados al foso, permiten el desmontaje de cualquier componente situado debajo de un vehículo (equipos auxiliares, ejes, etc.). Además, al quedar la zona limpia de vías y medios de soportación de éstas, el sistema permitirá la retirada o el desmontaje de los mencionados componentes desde el eje de la vía donde se encuentra el vehículo hasta el eje de entrevías mediante la utilización de sistemas apropiados.

Las bajas vías llevarán incorporada una mesa-elevadora con movimiento longitudinal y un carro móvil extraíble lateralmente que permitirá realizar los trabajos de montaje y desmontaje de los equipos posicionados bajo bastidor de caja de tren.

Proceso de operación de las bajas vías

- A) Posicionamiento del vehículo sobre el Baja-vías
- B) Apoyo de la caja del vehículo (si lo requiere, en función del elemento a desmontar) en gatos auxiliares existentes.
- C) Bajada de las vigas soporte de carril de la baja vías hasta cota -1,20 m.
- D) Retirada de los paneles que conforman el solado a nivel -1,20 m de la baja vías y posicionado de la mesa elevadora (el elemento a desmontar deberá quedar centrado sobre el eje del carro móvil).
- E) Elevación del conjunto mesa-elevadora/carro móvil hasta apoyar el elemento a desmontar. Desconexión de los anclajes de elemento.
- F) Descenso del conjunto mesa elevadora/carro móvil al nivel -1,20 m.
- G) Desplazamiento motorizado de mesa-elevadora/carro móvil sobre sistema de guiado en solera a -1,20 m, hacia el lateral que se pretende extraer el elemento retirado, hasta la posición adecuada para su manipulación con carretilla elevadora.
- H) La operación de montaje es, lógicamente, la inversa en modo análogo.
- I) Finalizada la operación y repuestos los paneles, el sistema baja vías quedará libre de obstáculos, recuperando su conformación como foso de trabajo. Del mismo modo, el sistema de guiado lateral será retirable sin dejar obstáculos ni resaltes en la solera.



CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Las bajas vías tendrán en general las siguientes características técnicas, no obstante, se admitirán alternativas que mejoren la instalación propuesta, siempre que se determinen objetivamente, las mejoras aportadas:

Las características generales del equipo son:

Parámetro	Condiciones
Capacidad de carga estática	40 t
Capacidad máxima de elevación	12 t
Carrera máxima de elevación	1.200 mm
Carrera máxima de elevación desde cota cero	+50 mm
Longitud de vía móvil aprox.	6,00 m
Desplazamiento horizontal de la cesta motorizado	400 mm
Ancho de vía	1.668 mm
Velocidad de elevación	6 m/min
Velocidad de traslación	300 mm/min
Tensión de alimentación	400 V. 3F+N+T

El conjunto de baja vías estará constituido por los siguientes elementos principales:

- Dos vigas fabricadas a partir de perfiles estructurales que soportarán los rieles sobre los que circulan los trenes.
- Cuatro columnas de apoyo y guía de las vigas de soporte de carril, conformadas a base de perfiles metálicos laminados en caliente.
- Cuatro husillos motorizados, fabricados en acero de alta resistencia, que instalados en el interior de las columnas forman el mecanismo de elevación. Irán suspendidos de las cabezas de los pilarillos mediante apoyos de rodamientos de rodillos a rótula, de manera que éstos trabajen siempre libre y únicamente a tracción. Estarán fabricados en acero de alta resistencia
- Pupitre de mando y control por cada baja vías.

El equipo incorporará asimismo:

Sistema que vigile constantemente y de manera automática el desgaste del tornillo. Para ello tendrá un dispositivo de control de máximo desgaste de la tuerca principal, mediante un microrruptor fijo a la propia tuerca. La holgura producida por el desgaste no deberá sobrepasar nunca el 20% del paso de rosca.

El sistema de enclavamiento dispondrá de cerrojos de seguridad, sincronizados con balizas luminosas que indiquen continuamente el estado de estos cerrojos, que eviten la transmisión de esfuerzos al sistema de elevación durante el paso de unidades.



La unidad baja vías dispondrá de cerramiento perimetral de toda la superficie del foso, si bien será desmontable.

La mesa elevadora con carro móvil estará compuesta de:

- Una mesa elevadora con movimiento de traslación longitudinal motorizado.
- La mesa estará soportada y guiada en su movimiento de traslación sobre perfiles estructurales y dispondrá de faldones o fuelles de protección en todo su perímetro.
- Un carro móvil con traslación transversal motorizada, el cual dispondrá de un cerrojo que asegurará su fijación a la mesa elevadora en su posición de reposo.
- El sistema de cerramiento (que junto a la propia mesa, en su posición de reposo, conforman el solado a la cota -1,20 m) dispondrá de un sistema de desplazamiento que le permita adaptarse a la posición de la mesa elevadora en todo su ciclo de trabajo, de tal forma que se eviten riesgos de caídas en el foso de obra civil del Baja-vías.

Sus características técnicas serán las siguientes:

Parámetro	Condiciones
Capacidad de carga estática	5 t
Carrera de elevación/descenso	1.350 mm
Sistema de elevación/descenso	Hidráulico
Sistema de traslación	Eléctrico con variador
Tensión de alimentación	400V, III+T
Longitud de vía móvil aprox.	6,00 m
Desplazamiento horizontal de la cesta motorizado	400 mm

PROTECCIONES Y SEGURIDADES

Como medidas de protección y seguridad de funcionamiento, el sistema baja vías dispondrá de los siguientes medios y dispositivos:

- El equipo dispondrá de los correspondientes dispositivos de seguridad como parada de emergencia en el cuadro de mando y a ambos lados del propio equipo.



- El cuadro eléctrico dispondrá de un sistema de enclavamiento electromecánico que disponga de una llave específica para dar tensión el equipo. Dicha llave no podrá ser retirada a no ser que la plataforma se encuentre en posición apoyada, en continuidad de vía.



- Dispondrá asimismo, de semáforos de señalización de operación, alimentados independientemente del cuadro de maniobra y dispositivos de aviso acústico y luminoso de operación.

- Dispondrá de un sistema de detención de movimientos tanto en elevación como en descenso, uno para detener el movimiento y otro de seguridad, que dispare toda la corriente de la instalación.
- Doble sistema de detención de movimientos (elevación o descenso), uno para detener el movimiento y el otro, de seguridad, que dispare toda la corriente de la instalación.
- Avisos acústicos y luminosos de indicación de movimientos.
- Parada de emergencia en armario de mando.
- 4 paradas de emergencia sobre la vía-móvil (2 en interior de vía + 2 en el exterior).
- Detector de falta y asimetría de fases.

INCLUSIONES

- La alimentación eléctrica y su conexión a cuadro auxiliar próximo.
- El suministro, montaje, pruebas y puesta a punto de la instalación serán en la forma "llave en mano", por lo que deberán considerarse a cargo del CONCESIONARIO todas las actuaciones necesarias, hasta la completa instalación y operatividad, con las excepciones que expresamente se señalen en estas especificaciones.

EXCLUSIONES

- No incluida la obra civil si bien, una vez ejecutada ésta, el CONCESIONARIO deberá comprobar las medidas exactas de la misma para realizar la implantación del baja-vías.
- Los útiles específicos para la extracción de los diferentes elementos retirables.
- Se dispondrá de las acometidas de agua, electricidad y aire comprimido que determine el CONCESIONARIO en el EDI correspondiente.

2. Ejecución de las obras

Antes del suministro, el CONCESIONARIO comprobará que la presente partida, integrada en el proyecto, no entre en contradicción y cumpla con:

- Normativa vigente.
- Especificaciones Técnicas Básicas
- Toda la normativa vigente que afecte a esta partida, relacionada o no con este documento.



Todos los materiales facilitados por el CONCESIONARIO, incluidos en las unidades de obra especificados en proyecto, deberán cumplir las condiciones que para los mismos se establezcan en el presente Contrato, para lo cual el CONCESIONARIO deberá acreditar el cumplimiento de las especificaciones, acompañando a los mismos, los Certificados de Garantía, de Calidad o de Ensayo que sean exigidos por el Regulador.

Los planos de la obra civil necesaria para implantar el equipo serán suministrados por el fabricante del equipo debiendo ser tomados en el diseño correspondiente en el EDI.

El CONCESIONARIO quedará obligado a que todos los materiales integrantes de las unidades de obra o necesarios en los procesos y medios auxiliares para la ejecución de las mismas, cumplan con las especificaciones de calidad, seguridad y funcionalidad que imponen tales procesos y las normas, instrucciones o reglamentos de cumplimiento obligatorio, siendo de su exclusiva responsabilidad las consecuencias derivadas de tales incumplimientos.

Con el equipo, el suministrador deberá entregar al CONCEDENTE la siguiente documentación:

- Manual de funcionamiento y Mantenimiento de la instalación.
- Descripción, características técnicas, puesta en marcha y funcionamiento del equipo
- Evaluación de Riesgos y relación de seguridades que se incorporan para prevenirlas.
- Operaciones antes de cada ciclo de utilización.
- Instrucciones de Mantenimiento, con sus Gamas de Trabajos.
- Hoja de control, Gamas de Verificaciones y Engrases y de Mantenimiento Preventivo.
- Parte de trabajos de mantenimiento correctivo y preventivo.
- Planos o esquemas del equipo con sus datos técnicos y de componentes.
- Plano de engrases.
- Planos o esquemas del equipo con listado de los componentes, identificando los mismos mediante referencias comerciales o del propio suministrador.
- Planos de implantación definitivos.
- Esquemas eléctricos de principio y de cableado
- Certificación de procedencia de materiales y certificación CE de las cestas.
- Certificaciones emitidas por el organismo acreditado de homologaciones y procedimientos de soldaduras.
- Placa de características técnicas en cada cesta. .

Toda la documentación será en español.

Los ensayos responderán a las normas de fabricación, montaje y funcionamiento correspondientes a los materiales suministrados y a la interfaz y/o integración con otros, que aseguren la funcionalidad requerida.

Se rechazarán todos aquellos materiales o sistemas de ejecución que no se correspondan con los diseñados en este proyecto sin previa aceptación por el CONCEDENTE.

El CONCESIONARIO será responsable de todos los costes directos e indirectos, daños y perjuicios derivados del incumplimiento de las condiciones especificadas para los materiales del presente Contrato, con independencia de la fase de la obra en que se detecte el incumplimiento, acopio, colocación o utilización, asumiendo el CONCESIONARIO la responsabilidad de sustituir los materiales o unidades de obra por ellos realizadas si lo considera necesario el CONCEDENTE.

Se comprobará que las características técnicas del aparato/equipo corresponden con lo especificado en el proyecto. Antes de iniciar los trabajos de montaje, se realizará un replanteo previo que deberá ser aprobado por el Regulador.

El montaje se realizará siguiendo las instrucciones de la documentación técnica del fabricante. Todos los elementos y componentes se inspeccionarán antes de su



colocación. La instalación no alterará las características ni funcionalidad del material y/o equipo.

Una vez completado el montaje se procederá a la retirada de la obra de todos los materiales sobrantes como embalajes, recortes de material, etc.

3. Medición

Se medirá por unidad (und) de baja-vías realmente instalado en taller.

1113.A DEPÓSITOS DE COMBUSTIBLES, LUBRICANTES Y ARENA

1. Definición de las obras

Consiste en la dotación de los depósitos de combustibles, lubricantes y arena que darán servicio a las instalaciones proyectadas en Chilca y Huancavelica.

2. Ejecución de las obras

Será de aplicación la disposición "D.S. No 052-93-EM.- Reglamento de Seguridad para el Almacenamiento de Hidrocarburos" y las normas posteriores que la modifican.

3. Medición

Se medirá por unidad (und) de depósito de combustibles, lubricantes y arena instalados. Comprende el suministro e instalación de tanque homologado de diésel de plancha de acero, de simple pared contenido en cubeto, las capacidades serán definidas en los EDI correspondientes.

1101.A PUENTES GRÚA BIRRAÍL

1. Definición de las obras

El CONCESIONARIO implementará la instalación de al menos 3 puentes grúa birraíl, que deberán tener como mínimo las siguientes:

- 1 de 25 toneladas y 15m de luz
- 1 de 10 toneladas y 14m de luz
- 1 de 10 toneladas y 8m de luz

La estructura de los puentes se realizará mediante vigas formadas por perfiles o chapas de acero soldadas en forma de cajón, rígidamente unidas a los testeros extremos, que también estarán fabricados en forma de cajón o tubo estructural.

Las vigas principales serán calculadas para resistir cargas verticales y empujes horizontales en las condiciones más desfavorables. Las vigas del batidor del carro se fabricarán de forma similar a los testeros, mediante chapas y perfiles laminados.

Los puentes grúa contarán con su propia estructura portante, a base de pilares y vigas carrileras tipo IPBL. En la viga móvil, discurrirá un polipasto motorizado y comandado remotamente, que permitirá el movimiento de las cargas por el área de barrido de los pórticos.

El equipo estará formado por los siguientes componentes principales:



- Vigas principales
- Carro-polipasto birraíl
- Sistema de alimentación eléctrica.
- Equipo eléctrico y aparellaje
- Sistema de mando y control
- Accesorios de levante (utillajes, eslingas, etc)

La estructura del puente se realizará mediante vigas formadas por perfiles o chapas de acero soldadas en forma de cajón, rigidamente unidas a los testeros extremos, que también estarán fabricados en forma de cajón o tubo estructural. La estructura de la grúa estará calculada según DIN 15018, grupo de elevación H2, grupo de sollicitación B3.

Sobre la grúa se desplazará carro-polipasto birraíl, que se desplaza sobre los dos rieles de las vigas principales de la grúa.

El accionamiento del carro se realizará mediante botonera desplazable a lo largo del puente y opcionalmente por mando a distancia (vía radio). El mando a distancia, además, de los mandos de control de puente grúa, incluido botón parada emergencia, dispondrá de otros dos más, que conecten y desconecten la corriente de alimentación.

El final de carrera estará compuesto por micro-ruptores para control del posicionamiento del puente grúa, polipasto y altura gancho. Los reductores del polipasto del carro y los del puente, irán en cajas estancas y sus engranajes serán de acero aleado y tratado.

La grúa estará diseñada para el servicio en una nave con condiciones y temperatura de ambiente entre -10°C hasta máxima de + 45°C.

Características Técnicas

El puente grúa de 25 toneladas tendrá las siguientes características técnicas, no obstante, se admitirán alternativas que mejoren la instalación propuesta, siempre que se determinen objetivamente, las mejoras aportadas:

Las características generales del equipo son:

Parámetro	Condiciones
Tipo de puente grúa	Birraíl
Capacidad de puente grúa	25 T
Luz del puente grúa	Aprox. 9,5 m
Longitud barrida	Aprox. 35,0 m
Tipo de carro	Birraíl
Grupo clasificación del carro	FEM: 1Am; ISO: M4
Altura de elevación gancho	Aprox. 8 m



Parámetro	Condiciones
Velocidad elevación	3,0 m/min
Velocidad de elevación de precisión	0,5 m/min
Velocidad de traslación carro progresiva	5,0-25,0 m/min
Velocidad de traslación grúa	10,0-40,0 m/min
Mando	Botonera y radiocontrol
Tensión de alimentación	400 V, 50 Hz
Tensión de mando y control	24 V/48V
Aislamiento	Clase F
Nº ruedas del puente grúa	4
N1 motores de traslación	1
Nº ruedas del carro	4

Protecciones y seguridades

Como medidas de protección y seguridad de funcionamiento, el puente grúa dispondrá de los siguientes medios y dispositivos:

- Avisador acústico y luminoso en cualquier movimiento del puente
- Cuadro con interruptor de corte
- Doble final de carrera en gancho, carro y puente, de velocidad rápida a lenta en traslaciones y parada antes de alcanzar el límite final del recorrido
- Final de carrera de seguridad total en gancho, con parada de toda la grúa
- Protección antidescarrilamiento
- Limitador contra sobrecargas (1 % del valor nominal y reseteo de seguridad al 3 intento, restablecimiento manual)
- Fasímetro contra cambio de fases
- Focélulas anticolidión entre puentes grúa, actuando en velocidad rápida y en dos sentidos.
- Frenado del gancho eléctrico, con posicionamiento desde lenta
- Variador en traslación del puente, con protección de motores contra bajo-sobretensión, contactos directos e indirectos, fallo de fase, rampa de aceleración y deceleración, indicación de entrada a freno de posicionamiento
- Protección general contra cortocircuitos francos y protección magnetotérmica para cada uno de los movimientos



Inclusiones

Estará incluido:

- Suministro, instalación y montaje de camino de rodadura.
- El suministro e instalación de la llanta gula de rodadura, topes de final de recorrido, soldaduras, piezas especiales, transporte y medios auxiliares (auto-grúas, etc.) necesarios para el correcto montaje.
- Suministro, instalación y montaje de las líneas eléctricas de alimentación blindadas mecánica y eléctricamente, desde cuadro de distribución a los cuadros zona alta de puentes grúa y cables planos flexibles, guías rieles, etc. Para alimentación en todo su recorrido de motores puentes y polipastos.
- El suministro, montaje y puesta a punto de la instalación serán en la forma llave en mano, por lo que deberán considerarse a cargo del CONCESIONARIO todas las actuaciones necesarias que expresamente se señalen en estas especificaciones.

1. Ejecución de las obras

El límite de distorsión angular para este tipo de estructura es L/500. El puente grúa funcionará adecuadamente con estas condiciones.

Antes del suministro, el CONCESIONARIO comprobará que la presente partida, integrada en el proyecto, no entre en contradicción y cumpla con las presentes Especificaciones Técnicas Básicas.

La totalidad de los materiales facilitados por el CONCESIONARIO, incluidos en las unidades de obra especificados en proyecto, deberán cumplir las condiciones que para los mismos se establezcan en el presente Contrato, para lo cual el CONCESIONARIO deberá acreditar el cumplimiento de las especificaciones, acompañando a los mismos, los Certificados de Garantía, de Calidad o de Ensayo que sean exigidos por el CONCEDENTE.

El CONCESIONARIO quedará obligado a que todos los materiales integrantes de las unidades de obra o necesarios en los procesos y medios auxiliares para la ejecución de las mismas, cumplan con las especificaciones de calidad, seguridad y funcionalidad que imponen tales procesos y las normas, instrucciones o reglamentos de cumplimiento obligatorio, siendo de su exclusiva responsabilidad las consecuencias derivadas de tales incumplimientos.

El CONCESIONARIO deberá entregar junto con el puente grúa:

- Planos o esquemas del equipo con listado de los componentes, identificando los mismos mediante referencias comerciales o del propio suministrador.
- Planos de implantación definitivos.
- Descripción de la instalación, puesta en marcha y funcionamiento de la misma.
- Operaciones antes de cada ciclo de utilización.
- Instrucciones de mantenimiento.
- Evaluación de riesgos y relación de seguridades que se incorporan para prevenirlas.
- Esquemas eléctricos de principio y de cableado.
- Certificación de procedencia de materiales de la grúa.

Velocidad de traslación	7-30 m/min
Alimentación eléctrica	400 V, 60 Hz, III + T
Condiciones ambientales <ul style="list-style-type: none"> - Lugar instalación - Temperatura de trabajo - Humedad relativa 	Interior nave -9° C / + 38° C 80 %

Sistema de elevación mediante doble cable de acero (de trabajo y de seguridad), acoplados a tambor de enrollamiento con moto reductor de árbol hueco ó compuesto por un motor reductor con freno, directamente acoplado a un husillo sin fin con rodamiento de bolas y sistema de frenado de emergencia incorporado.

El sistema de barquillas de acceso lateral a trenes está formada por los siguientes componentes y elementos principales: Barquillas operarios y accesorios, brazos soporte, sistemas de elevación y traslación, carril blindado.

Dispone de un sistema de alimentación eléctrica mediante carril blindado y con carro tomacorriente (incluidos accesorios necesarios para empalmes y espigas de soporte a carril superior).

Los recorridos de desplazamiento horizontales y verticales de la cesta únicamente podrán realizarse en posición de parado y desde la propia cesta hasta adaptarse a la posición más adecuada al vehículo para el acceso con seguridad.

Dispondrá de botonera de mando y control en barquillas, con selectores de movimiento, parada de emergencia y dispositivo de hombre muerto y, botonera adicional para manejo desde el suelo (-1,20 m), extensible a través de sistema de tiro colgado, de forma que sea accesible a 1,80 m sobre el nivel del suelo.

Dispondrá de un armario eléctrico en cabina con interruptor omnipolar, interruptor diferencial, detector de falta y asimetría de fases y contactores e inversores de mando y fuerza.

Dispondrá de variador electrónico de potencia para la regulación de la velocidad de traslación.

PROTECCIONES Y SEGURIDADES

Como medidas de protección y seguridad de funcionamiento, las barquillas dispondrán de los siguientes medios y dispositivos:

- El recorrido transversal de la barquilla, horizontal y perpendicular al tren solo podrá realizarse en posición de parado y desde la propia barquilla hasta la posición más cercana posible al vehículo que permita el acceso al tren con la máxima seguridad. Los movimientos de la barquilla, de traslación y de elevación / descenso, sólo podrán realizarse con la barquilla totalmente recogida de su desplazamiento horizontal / transversal (perpendicular al tren).
- Sistemas anticolidión: En la parte delantera de la barquilla se dispondrá de un detector de obstáculos que detendrá totalmente el movimiento lateral de ésta en caso de contacto con el vehículo, un obstáculo o una barquilla colateral. Asimismo, en la parte inferior, en toda la superficie de la base, la barquilla llevará un sistema



- Certificados de homologación y pruebas correspondientes.

Toda la documentación será en español.

Los ensayos responderán a las normas de fabricación, montaje y funcionamiento correspondientes a los materiales suministrados y a la interfaz y/o integración con otros, que aseguren la funcionalidad requerida.

Se comprobará que las características técnicas del aparato/equipo corresponden con lo especificado en el proyecto. Antes de iniciar los trabajos de montaje, se realizará un replanteo previo que deberá ser aprobado por el Regulador.

El montaje se realizará siguiendo las instrucciones de la documentación técnica del fabricante. Todos los elementos y componentes se inspeccionarán antes de su colocación. La instalación no alterará las características ni funcionalidad del material y/o equipo.

2. Medición

Se medirá por unidad (und) de puente grúa de 25 toneladas realmente instalado en taller.

1104.A BARQUILLA DE ACCESO A LATERAL Y CUBIERTA DEL TREN

1. Definición de las obras

El acceso de los operarios a las partes altas del tren se llevará a cabo mediante unas barquillas. Estas barquillas permiten el movimiento en sentido vertical, hasta situarse a la altura deseada, y el movimiento longitudinal a lo largo de toda la unidad. Se dispondrá una barquilla en cada lateral del tren, por lo que se montarán un total de cuatro barquillas en la nave.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Las barquillas tendrán en general las siguientes características técnicas, no obstante, se admitirán alternativas que mejoren la instalación propuesta, siempre que se determinen objetivamente, las mejoras aportadas:

Las características generales propuestas del equipo son:

Parámetro	Condiciones
Capacidad de elevación mínima (2 personas + útiles)	250 kg
Dimensiones de la barquilla	2x0,9x1 m
Altura de elevación aproximada (a suelo cesta)	5.000 mm (de cota -1.20 m a cota +3.80 m)
Gálibo de separación entre dos cestas(ajustable)	Aprox. 3.200 mm
Desplazamiento horizontal de la cesta motorizado	220 mm
Longitud de traslación de cesta (longitudinal al tren)	110,0 aprox.
Velocidad de elevación	6 m/min



que detenga totalmente el movimiento en caso de detección de obstáculos durante el descenso.

- Anticaída: En el caso de sobrevelocidad en el descenso, se actúa el freno de emergencia con enclavamiento mecánico.
- Sobrecarga: si se excede la carga permitida en la barquilla o se engancha ésta durante la elevación, actuando sobre la parada general.
- Cable flojo: En el caso de que los cables quedasen flojos sobre el tambor, se detiene el movimiento de descenso.
- Cable roto: En el caso de que uno de los cables de elevación se rompa, actuando sobre la parada general.
- En caso de accionamiento por husillo, el sistema debe garantizar la seguridad de las plataformas, no permitiendo el giro de la cesta por el husillo durante las siguientes situaciones: Rotura del motor reductor / Rotura del rodamiento tope de husillo.
- Barra anticolidión: barra perimetral situada en la parte inferior de la barquilla para detener el movimiento en caso de detección de obstáculos durante el descenso.
- Todos los movimientos deberán tener dos finales de carrera, uno para el propio movimiento y otro para actuar sobre la parada general en caso de fallo del primero.
- Acabado en color a elegir.
- Seguridades generales según Normativa y, en particular, las aplicables para elevación de personas a más de 3 metros de altura tales como el detector de barandilla abierta ó sistema de haz láser que detecte la entrada / salida de personas / objetos a la cesta, impidiendo pues su movimiento.

INCLUSIONES

El suministro, montaje y puesta en marcha de la instalación serán en la forma llave en mano, por lo que deberán considerarse a cargo del CONCESIONARIO todas las actuaciones necesarias para su completo funcionamiento, con las excepciones que expresamente se señalen en estas especificaciones.



Estará incluido:



- Transporte e instalación, incluso medios auxiliares para ella.
- Suministro del aparellaje de control, protecciones y maniobra, incluso instalación completa del mismo, ayudas necesarias etc.
- Línea blindada de toma corriente y su carro, soportes para la misma, etc. y su conexionado a los cuadros auxiliares más próximos que existan en la nueva instalación.
- Doble accionamiento, que permita:
 - a) Las maniobras de las plataformas desde la misma plataforma y desde el techo del tren (estando la plataforma en posición superior).
 - b) La orden de subida o bajada de la plataforma desde el suelo mediante botonera accesible desde el propio suelo a cota + 1,80 m.
- Sistema de rescate. Ante un corte de suministro o cualquier disfunción de la barquilla podrá ser replegada a la posición inferior mediante el accionamiento de un dispositivo de rescate de fácil alcance para el operario.
- Doble Final de carrera de velocidad rápida a lenta en traslaciones longitudinales.

EXCLUSIONES

- Acometida eléctrica al punto de implantación.
- Perfil soporte (vigas carril) unidas a la estructura.

2. Ejecución de las obras

Antes del suministro, el CONCESIONARIO comprobará que la presente partida, integrada en el proyecto, no entre en contradicción y cumpla con:

- Normativa vigente.
- Especificaciones Técnicas Básicas
- Toda la normativa vigente que afecte a esta partida, relacionada o no con este documento.

El incumplimiento de normativa actual vigente por parte de esta partida será comunicada al CONCEDENTE, quién tomará la decisión oportuna, antes del suministro y antes de la instalación de la misma.

Todos los materiales facilitados por el CONCESIONARIO, incluidos en las unidades de obra especificados en proyecto, deberán cumplir las condiciones que para los mismos se establezcan en el presente Contrato, para lo cual el CONCESIONARIO deberá acreditar el cumplimiento de las especificaciones, acompañando a los mismos, los Certificados de Garantía, de Calidad o de Ensayo que sean exigidos por el CONCEDENTE.

El CONCESIONARIO quedará obligado a que todos los materiales integrantes de las unidades de obra o necesarios en los procesos y medios auxiliares para la ejecución de las mismas, cumplan con las especificaciones de calidad, seguridad y funcionalidad que imponen tales procesos y las normas, instrucciones o reglamentos de cumplimiento obligatorio, siendo de su exclusiva responsabilidad las consecuencias derivadas de tales incumplimientos.

El almacenamiento de los materiales hasta su montaje, se realizará en lugares protegidos contra impactos, inclemencias meteorológicas y en general en las condiciones necesarias para su adecuada conservación.

Con el equipo, el suministrador deberá entregar la siguiente documentación:



- Manual de funcionamiento y Mantenimiento de la instalación.
- Descripción de la instalación, características técnicas, puesta en marcha y funcionamiento del equipo
- Evaluación de Riesgos y relación de seguridades que se incorporan para prevenirlas.
- Operaciones antes de cada ciclo de utilización.
- Instrucciones de Mantenimiento, con sus Gamas de Trabajos.
- Hoja de control, Gamas de Verificaciones y Engrases y de Mantenimiento Preventivo.
- Parte de trabajos de mantenimiento correctivo y mejorativo.
- Planos o esquemas del equipo con sus datos técnicos y de componentes.
- Plano de engrases.
- Planos o esquemas del equipo con listado de los componentes, identificando los mismos mediante referencias comerciales o del propio suministrador.
- Planos de implantación definitivos.
- Esquemas eléctricos de principio y de cableado
- Certificación de procedencia de materiales y certificación de las cestas de acceso lateral y techo de tren.

- Certificaciones emitidas por el organismo acreditado de homologaciones y procedimientos de soldaduras.
- Placa de características técnicas en cada cesta, con al menos los siguientes datos: fabricante, modelo, n° de serie, año fabricación, potencia instalada, tensión de funcionamiento, peso en vacío y peso útil.

Toda la documentación será en español.

Los ensayos responderán a las normas de fabricación, montaje y funcionamiento correspondientes a los materiales suministrados y a la interfaz y/o integración con otros, que aseguren la funcionalidad requerida.

Se rechazarán todos aquellos materiales o sistemas de ejecución que no se correspondan con los diseñados en este proyecto sin previa aceptación por el Regulador.

El montaje se realizará siguiendo las instrucciones de la documentación técnica del fabricante. Todos los elementos y componentes se inspeccionarán antes de su colocación. La instalación no alterará las características ni funcionalidad del material y/o equipo.

Una vez completado el montaje se procederá a la retirada de la obra de todos los materiales sobrantes como embalajes, recortes de material, etc.

3. Medición

Se medirá por unidad (und) de barquilla realmente instalada en taller.

1105.A POLIPASTO ELÉCTRICO DE CAPACIDAD DE CARGA 2,5 TONELADAS

1. Definición de las obras

Esta unidad de obra consiste en el suministro, instalación, pruebas y puesta en servicio de un conjunto polipasto eléctrico a cadena de capacidad 2,5 Tm para operaciones de mantenimiento en taller.



Como complemento a los puentes grúa y para poder efectuar desmontajes y desmontajes en cubierta de trenes se dispone de polipastos eléctricos de cable para cargas especialmente pesadas. Disponen de velocidades de serie, tanto para la elevación como para el desplazamiento, que permiten ajustar la potencia y controlar la velocidad de forma fiable.



CONDICIONES GENERALES

Polipasto eléctrico de 2,5 Toneladas para efectuar desmontajes en cubierta del material rodante. El polipasto será de tipo monorraíl con cadena, con bolsa guardacadenas. La altura de elevación libre bajo gancho será de aproximadamente 7,5 metros.

El cuerpo del polipasto será de aluminio tratado de alta resistencia. Su construcción es compacta y modular, con prácticas conexiones rápidas por enchufe.

El polipasto se desplazará sobre una viga carrilera de perfil IPE de 140 metros de longitud.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Los polipastos tendrán en general las siguientes características técnicas, no obstante, se admitirán alternativas que mejoren la instalación propuesta, siempre que se determinen objetivamente, las mejoras aportadas:

Las características generales del equipo son:

Parámetro	Condiciones
Capacidad del polipasto	2,5 t
Desplazamiento	Carro monorraíl motorizado
Camino de rodadura	Perfil IP 400-450
Longitud barrida	115,0 m aprox.
Recorrido de gancho	Aprox. 7,5 m
Velocidad elevación	5,0 m/min
Velocidad de elevación de precisión	1,66 m/min
Velocidad de traslación carro progresiva	5,0-20,0 m/min
Velocidad de traslación polipasto	10,0-40,0 m/min
Mando	Botonera (radiocontrol)
Carga de rotura de la cadena	8 t

Todas las ruedas de traslación del polipasto serán de acero y montadas sobre rodamientos. Conexión a masa de todas las partes metálicas.

Alimentación del polipasto con línea blindada.

El polipasto irá equipado con frenos electromagnéticos con accionamiento instantáneo al cesar la corriente eléctrica.

Motores equipados con protector térmico para proteger de sobrecalentamientos.

Los reductores del polipasto del carro irán en cajas estancas y sus engranajes serán de acero aleado y tratado.

Gancho en acero forjado s/normas DIN.

Protecciones y seguridades

Como medidas de protección y seguridad de funcionamiento, los polipastos dispondrán de los siguientes medios y dispositivos:

- Avisador acústico y luminoso en cualquier movimiento del polipasto
- Limitador contra sobrecargas
- Protección general contra contactos directos
- Aislamiento de los motores, clase F, permitiendo temperaturas hasta 160 °C
- Mando de accionamiento bloqueado mediante cerradura

INCLUSIONES

El suministro, montaje, pruebas y puesta a punto de la instalación serán en la forma "llave en mano", por lo que deberán considerarse a cargo del CONCESIONARIO todas las actuaciones necesarias con las excepciones que expresamente se señalen en este Contrato.

2. Ejecución de las obras

Antes del suministro, el CONCESIONARIO comprobará que la presente partida, integrada en el proyecto, no entre en contradicción y cumpla con:

- Normativa vigente.
- Especificaciones Técnicas Básicas
- Toda la normativa vigente que afecte a esta partida, relacionada o no con este documento.

El incumplimiento de normativa actual vigente por parte de esta partida será comunicada a la CONCEDENTE, quién tomará la decisión oportuna, antes del suministro y antes de la instalación de la misma.

Todos los materiales facilitados por el CONCESIONARIO, incluidos en las unidades de obra especificados en proyecto, deberán cumplir las condiciones que para los mismos se establezcan en el presente Contrato, para lo cual el CONCESIONARIO deberá acreditar el cumplimiento de las especificaciones, acompañando a los mismos, los Certificados de Garantía, de Calidad o de Ensayo que sean exigidos por el CONCEDENTE.

El almacenamiento de los materiales hasta su montaje, se realizará en lugares protegidos contra impactos, inclemencias meteorológicas y en general en las condiciones necesarias para su adecuada conservación.

El CONCESIONARIO deberá entregar junto con el conjunto polipasto:



- Planos o esquemas del equipo con listado de los componentes, identificando los mismos mediante referencias comerciales o del propio suministrador.
- Planos de implantación definitivos.
- Descripción de la instalación y su funcionamiento.
- Operaciones antes de cada ciclo de utilización.
- Prescripciones de utilización.
- Instrucciones de mantenimiento.
- Evaluación de riesgos y relación de seguridades que se incorporan para prevenirlas.
- Esquemas eléctricos de principio y de cableado.
- Certificación de procedencia de materiales de los polipastos.
- Certificados de homologación y pruebas correspondientes.



Los ensayos responderán a las normas de fabricación, montaje y funcionamiento correspondientes a los materiales suministrados y a la interfaz y/o integración con otros, que aseguren la funcionalidad requerida.

Se rechazarán todos aquellos materiales o sistemas de ejecución que no se correspondan con los diseñados en este proyecto sin previa aceptación por el Regulador.

El CONCESIONARIO será responsable de todos los costos directos e indirectos, daños y perjuicios derivados del incumplimiento de las condiciones especificadas para los materiales del presente Contrato, con independencia de la fase de la obra en que se detecte el incumplimiento, acopio, colocación o utilización, asumiendo el CONCESIONARIO la responsabilidad de sustituir los materiales o unidades de obra si lo considera necesario el CONCEDENTE.

Se comprobará que las características técnicas del aparato/equipo corresponden con lo especificado en el proyecto. Antes de iniciar los trabajos de montaje, se realizará un replanteo previo que deberá ser aprobado por el Regulador.

El montaje se realizará siguiendo las instrucciones de la documentación técnica del fabricante. Todos los elementos y componentes se inspeccionarán antes de su colocación. La instalación no alterará las características ni funcionalidad del material y/o equipo.

Una vez completado el montaje se procederá a la retirada de la obra de todos los materiales sobrantes como embalajes, recortes de material, etc.

3. Medición

Se medirá por unidad (und) de polipasto realmente instalado en taller.

1106.A CABINA DE LAVADO Y SECADO CAJA TREN (15 x6 m) EQUIPADA

1. Definición de las obras

La Cabina de lavado y secado de cajas de tren se utilizará para la ejecución de pruebas de estanqueidad de cajas de tren y asimismo operaciones de limpieza y posterior secado de las citadas cajas.

Las cabinas de lavado de ejes montados responderán a las características y requisitos que a continuación se indican:

CARACTERISTICAS TECNICAS

La instalación deberá permitir las siguientes operaciones:

Ejecución de pruebas de estanqueidad mediante proyección de agua sobre la caja.

Ejecución de lavado ligero mediante proyección de agua sobre la caja.

Ejecución de secado de la caja.

La cabina tendrá unas dimensiones que permita efectuar las operaciones correspondientes sobre los vehículos.

La cabina será cerrada y estará fabricada en chapas de acero galvanizado con base de concreto y pendiente para recogida de las aguas.

La entrada y salida de cajas dentro de la cabina será manual.

En el interior de la cabina se dispondrá de un pórtico fijo con boquillas distribuidas entre los costados y la cubierta, que proyectarán agua sobre la caja a presión no inferior a 2,5 bares.



Asimismo se dispondrá de un sistema de pórtico abatible que proyecte agua sobre frontal de la caja.

Dispondrá de un grupo de bombeo de agua a la cabina

La cabina dispondrá de un sistema de secado posterior que permita tras una primera fase de escurrido del agua, el secado de la caja.

Tensión de alimentación: 380 V / 440 V, 60 Hz

SISTEMA DE CONTROL

Dispondrá de autómatas programables con memoria de registro y programa para funciones.

Dispondrá de pantalla táctil de color con mensajes de texto y códigos de acceso.

La instalación se dotará con los correspondientes cuadros de control y armarios.

SEGURIDADES

Dispondrá de control de acceso controlado al interior de la cabina.

La instalación deberá diseñarse, construirse, montarse, protegerse y, en caso necesario mantenerse para amortiguar los ruidos producidos a fin de no ocasionar daños para la salud de las personas.

El puesto de mando de la instalación debe ser fácilmente accesible para los trabajadores y estar situados fuera de toda zona donde puedan existir peligros para los mismos.

La puesta en marcha de la instalación sólo será posible cuando estén garantizadas las condiciones de seguridad para las personas y para la propia instalación.

Si la instalación o sus equipos se paran aunque sea momentáneamente por un fallo en su alimentación de energía, y su puesta en marcha inesperada pueda suponer peligro, no podrá ponerse en marcha automáticamente al ser restablecida la alimentación de energía.

Si la parada de la instalación de equipos se produce por la actuación de un sistema de protección, la nueva puesta en marcha sólo será posible después de restablecidas las condiciones de seguridad y previo accionamiento del órgano que ordena la puesta en marcha.

La acción mantenida sobre los órganos de puesta en marcha, no debe en ningún caso oponerse a las órdenes de parada.

2. Ejecución de las obras

El diseño, materiales y fabricación de todos los elementos y componentes de la instalación se ajustarán a lo explicitado que el CONCESIONARIO considere necesarios de acuerdo al EDI para el buen funcionamiento y protección del personal.

Dentro de los plazos establecidos, el CONCESIONARIO realizará, junto con el fabricante del equipamiento o instalación o su representante, el replanteo de las obras e instalaciones asociadas para el buen funcionamiento del equipo o instalación a montar.

3. Medición

Se medirá por unidad (und) de cabina de lavado y secado caja tren (15 x6 m) totalmente equipada realmente instalado en taller.

1107.A CONJUNTO GATOS DE LEVANTE 25 toneladas

1. Definición de las obras

Un conjunto de gatos elevadores de 25 toneladas en tres juegos independientes de cuatro gatos y con posibilidad de actuar como juego también de 8 ó 12 unidades, para efectuar el levante de cajas de tren en el Taller.

1. Ejecución de las obras

CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES

Cada juego de gatos se compondrá de cuatro (4) gatos elevadores móviles, perfectamente sincronizados entre sí.

Los gatos estarán constituidos básicamente por un bastidor, un husillo, una tuerca principal y otra de seguridad, un carro portauñas y mecanismos motorizados de elevación.

El juego de gatos será diseñado para soportar el par de vuelco con la máxima carga del coche de tren a levantar, con la uña portadora en su posición extrema y en la posición más alta.

Capacidad mínima portante aproximada por gato (toneladas): 25

Capacidad mínima portante del juego de 4 gatos (toneladas): 100

Velocidad de elevación aproximada (m/minuto): 300

Traslación gatos: Eléctrica sobre rieles

Altura máxima de elevación medida desde la cabeza del carril hasta la cara superior de la uña portadora (mm): 1.950

Altura mínima de la uña portadora medida desde la cabeza del carril (mm): 350

Separación lateral mínima entre la uña de gato en su posición de retracción máxima y el lateral de las UT (mm): ≥ 150

Anchura aproximada de la uña (zona de apoyo) (mm): 90

DESCRIPCION MECANICA

Bastidor

Estructura de cajón de alta resistencia a esfuerzos de flexión y torsión

Material: Perfiles huecos soldados y chapas de acero dobladas y soldadas (soldadura eléctrica) formando un conjunto rígido.



La base dispondrá de cuatro ruedas, que se escamotearán, de forma que apoye totalmente la base de apoyo

El bastidor dispondrá de cáncamos de elevación para su transporte mediante grúa

Carro Portauñas

Estará construido con chapas de acero de alta calidad, electrosoldadas, alojando en su interior la uña para soporte del vehículo.

El conjunto carro porta-uña se deslizará sobre las guías de la estructura soporte mediante ruedas con pestaña y alojará en su interior el conjunto tuerca-husillo que le confiere su movimiento vertical a través del husillo motorizado.

Uña portadora

Material: Acero semiduro.

Placa antideslizante que absorberá las vibraciones producidas en las operaciones de levante.

La uña se adaptará a las placas de apoyo de los coches que se pretende levantar.

Husillo

Fabricado en acero de alta resistencia con rosa laminada.

De suspensión pendular (sometido únicamente a esfuerzos de tracción)

Rosca trapezoidal irreversible de un solo filete.

Tuercas

Tuerca principal portadora de Bronce de alta resistencia.

Tuerca de seguridad de Bronce de alta resistencia

Mecanismo de elevación

Será el encargado de elevar la carga.

Estará formado por una moto reductora de elevación de engranajes y sin-fin corona de eje hueco, con freno incorporado. Situado en la parte superior del gato.

Mecanismos de traslación

Tipo eléctrico. El gato estará provisto de cuatro ruedas escamoteables, de forma que durante la traslación el gato estará elevado, apoyándose sobre la base cuando detecta sobre la uña la carga del vehículo.

Dispondrá de rieles de desplazamiento de los gatos.

DESCRIPCION ELECTRICA

Cada gato dispondrá de un cuadro de mando y control, en el que se incorporarán sus elementos eléctricos y botonera desplazable con sus mandos manuales.



Los gatos se unirán eléctricamente con enrolladores que depositarán sus mangueras en uno de los canales del carril de traslación, desde donde se llevarán hasta el armario central de control a través de canalizaciones subterráneas.

Los gatos dispondrán al menos de los siguientes elementos:

Dos pulsadores sensitivos de subida y bajada.

Un interruptor de parada de emergencia tipo "seta" con enclavamiento que interrumpa cualquier movimiento de los gatos una vez pulsado.

Los gatos dispondrán de los correspondientes conectores y cableado de interconexión con el armario de mando y control.

Será necesario prever pasos por debajo de las vías para el paso de conectores.

El mando de los gatos elevadores se realizará mediante autómatas programables y encoders que controlarán la velocidad de elevación y descenso de forma que se asegure una elevación coordinada del conjunto.

Los cuatro gatos actuarán como juego de 4 unidades para el levantamiento de cajas, si bien podrán actuar también como juego de 8 ó 12 y asimismo, independientemente para otros usos.

La tensión de alimentación al equipo será trifásica de 380 v/60 Hz entre fases y de 220 v entre fase y neutro.

La tensión de mando y control será de 24/48 v

Pupitre de mando

Estará construido en chapa de acero y deberá ser estanco.

Dispondrá de ruedas para permitir su desplazamiento por la solera del Taller

El pupitre dispondrá de los siguientes elementos:

Pantalla LCD de visualización de parámetros de funcionamiento de la instalación.

Interruptor de parada de emergencia tipo "seta" con enclavamiento para parada general de todos los gatos en caso necesario.

Un interruptor general de fuerza

Un controlador de secuencia de fases

Dos pulsadores de conexión-desconexión del contactor principal con señalización luminosa de marcha y parada por avería

En el armario de control y mando se dispondrá de:

Selector de dos posiciones para mando de los gatos desde el pupitre o para mando de éstos desde sus columnas, con las siguientes posiciones:

Mando simple en cada gato



Funcionamiento conjunto de los gatos de 1 a 4 desde el pupitre

Pulsadores de elevación y descenso sensitivos y luz de marcha y de avería para mando de 12 gatos.

En el interior del armario se dispondrá el aparellaje eléctrico necesario:

Contactor principal, contactor de mandos de motores, relés de protección de motores eléctricos, fusibles, etc., así como el automático diferencial e interruptor general.

En los laterales del armario se dispondrán los conectores de interconexión de mando y fuerza a los gatos y la base de enchufe para toma de fuerza principal y toma de tierra

El armario se conectará a los gatos mediante cables flexibles de conductores múltiples y a la toma de fuerza del Taller. Estos cables podrán ir dispuestos en canaletas enterradas en la solera del taller

SEGURIDADES Y PROTECCIONES

Rosca del husillo trapecial irreversible

Tuerca de seguridad de bronce que actúa en caso de rotura o excesivo desgaste de la tuerca portadora.

Dispositivo de fijación de la uña portadora en la posición de operación.

Mecanismo de fijación de los gatos en la posición deseada evitando su desplazamiento y asegurando la imposibilidad del vuelco.

Un interruptor tipo "seta" en pupitre para parada instantánea de todos los gatos en caso necesario.

Un interruptor tipo "seta" en cada uno de los gatos para parada de emergencia en caso necesario.

Controlador de nivelación formado por un encoger que garantizará la sincronización de los moto reductores de elevación, de forma que los movimientos de elevación y descenso se mantengan constantemente en un plano paralelo al suelo.

El controlador vigilará la correcta nivelación, corrigiendo, en marcha y, de forma automática cualquier error debido a diferencia de cargas, velocidades, etc.

Sistema de control de averías de forma que ante avería de uno de la moto reductora de elevación, el conjunto se parará inmediatamente.

Dispositivo de control de máximo desgaste de la tuerca principal mediante micro interruptor.

Seguro de descenso de uña, que ante detección de encontrar en su descenso algún obstáculo, detiene el movimiento.

Seguridad de control de movimientos mediante dobles finales de carrera en cada uno de sus movimientos. El primero detiene el movimiento y el segundo elimina la corriente general de la instalación.



Control de carga en el extremo de la uña para automatización de la parada en su elevación al detectar carga.

Avisos acústicos y luminosos de indicación de movimientos.

Todos los gatos del juego quedarán parados cuando:

Alcancen la posición máxima de elevación o descenso

En caso de parada de uno de los gatos, cualquiera que sea el motivo, cuando funcionen sincrónicamente

En caso de que un gato funcionando autónomamente sufra una presión diferencial superior a 1000 Kg sobre la uña en la operación de aproximación de la uña a la caja. (Este dispositivo será regulable entre 0 y 2000 Kg)

En caso de sobrecarga de cualquier gato

En caso de impedimento en el descenso de las uñas de cualquier gato.

Ante la falta de energía durante la maniobra, tanto de ascenso como del descenso, se debe de mantener la posición.

La acción mantenida sobre los órganos de puesta en marcha, no debe en ningún caso oponerse a las órdenes de parada.

La puesta en marcha de la maquina solo será posible cuando estén garantizadas las condiciones de seguridad para las personas y para la propia máquina.

El nivel de ruido máximo equivalente medido con la Instalación en funcionamiento será inferior a 80 dBA

CARACTERISTICAS LIBRES

Diámetro de las ruedas de la base de los gatos (mm)

Ancho de las ruedas de la base de los gatos (mm)

Potencia del motor de elevación (KW)

Peso de los gatos (Kg)

ELEMENTOS ADICIONALES.

Los puentes grúa a suministrar deberán cumplir con las indicaciones efectuadas anteriormente e incluir y todos aquellos elementos que el fabricante considere que se precisan para el buen funcionamiento y seguridad.

Cualquier modificación a los requisitos del presente Contrato deberá ser adecuadamente justificada.

2. Medición

Se medirá por unidad (und) de conjunto gatos de levante 25t totalmente equipada realmente instalado en taller.

1108.A ESTANTERÍAS Y ARMARIOS DE REPUESTOS DE MATERIAL RODANTE

1. Definición de las obras

El mobiliario de almacén incluye todos los elementos necesarios para su funcionamiento habitual.

2. Ejecución de las obras

Se dispondrá a modo orientativo las siguientes dotaciones de materiales:

5 und	Transpalet
5 und	Carro de cuatro ruedas
50 und	Contenedor de polietileno con tapa integrada
10 und	Contenedor de gran capacidad con 4 ruedas
50 und	Caja de polietileno para almacenaje
6 und	Carretilla manual
10 und	Mesa de trabajo
20 und	Bancos con respaldo
25 und	Armario metálico
25 und	Estanteria mecalux o similar
2 und	Mobiliario para aseo
15 und	Sillas
1 und	Pequeño material (papeleras, botiquín, perchas)
1 und	Reposición anual de material

3. Medición

Se medirá por unidad (und) de conjunto de mobiliario realmente dispuesto en el almacén.

1109.A CABINA DE PINTURA

1. Definición de las obras

Cabina de Pintura para el pintado y secado de cajas de tren, para realizar trabajos de mantenimiento (preparación y pintura) de cajas de los diferentes modelos de material móvil.

CARACTERISTICAS GENERALES

La instalación a suministrar consistirá en una cabina de preparación previa y posterior cabina de pintura para trenes.

Datos climatológicos de diseño:

Temperatura exterior:

Invierno: -5° C, 80% HR

Verano: 34° C, 50% HR

Temperatura interior Cabina Pintura: 20 -25 ° C

Humedad relativa interior Cabina Pintura: 60 – 70%

Temperatura interior Cabina Preparación: 20 -25 ° C

Requisitos y necesidades (Fluidos y alimentación)

Suministro de Gas natural (Red de Taller)
Suministro Agua (Red de Taller)
Suministro de aire comprimido: 7 Kg/cm² (Red de Taller)
Suministro eléctrico: Fuerza: 380 V III, Alumbrado: 220 V

CARACTERISTICAS TECNICAS CABINA DE PREPARACION

La cabina de preparación previa tendrá por objeto el permitir realizar aquellas operaciones previas a las fases de pintado, como son lijados, enmasillados, retoques, etc.) de las cajas de tren.

Dadas las operaciones a efectuar en esta zona, la instalación deberá disponer de un sistema de extracción, con caudal suficiente y asimismo de impulsión de aire para lograr las condiciones ambientales de trabajo adecuadas a las operaciones a efectuar. El sistema por tanto debe permitir la regulación de la temperatura en su interior.

La cabina de preparación tendrá unas dimensiones que permita efectuar las operaciones correspondientes sobre vehículos con las siguientes características:

Longitud caja (mm): 27.000
Ancho caja (mm): 2.940
Altura caja (mm): 4.300

La construcción e instalación general de la cabina se efectuará según los siguientes requisitos generales, el CONCESIONARIO podrá indicar sus modificaciones a lo indicado en el EDI correspondiente, de manera justificada.

El pavimento en zona de trabajo estará formado por paneles de rejilla metálica antideslizante y galvanizado. Carga puntual de 150 Kg sobre huella de 200x200 mm.

Las paredes laterales serán de panel de sándwich de espesores adecuados, rellenos de fibra mineral y prelacado por ambas caras.

En las paredes laterales se dispondrá zonas con acristalamiento que permita visibilidad, si bien dichos vidrios serán de seguridad.

El techo será, asimismo, de panel de sándwich de espesor adecuado, rellenos de fibra mineral y prelacado por ambas caras.

Estructura portante en acero al carbono laminado en caliente. Se protegerá con pintura anticorrosiva.

La cabina dispondrá de adecuada iluminación (aprox. 800 lux) evitándose zonas muertas y con bajo nivel de iluminación. Las luminarias a instalar tendrán características adecuadas al ambiente en el que trabajarán.

Accesos a cabina. Las puertas dispondrán de cierre antipánico y de dimensiones amplias para permitir paso de personal con utillajes y elementos necesarios para las operaciones efectuar en esta zona. Dispondrán de acristalamiento de seguridad.

La instalación de filtrado aire se realizará mediante conductos de chapa galvanizada. Se tendrá en cuenta la adecuada facilidad de cambio de filtros desde el interior de la cabina.



Los conductos de impulsión y extracción serán de chapa galvanizada y dispondrán de los registros adecuados para su mantenimiento y limpieza. La regulación de caudal será adecuado a los cálculos efectuados que permitan adecuadas condiciones para el desarrollo del trabajo.

La instalación dispondrá de un grupo de aporte y extracción de aire que permita el tratamiento del aire. Dicha instalación dispondrá, entre otros elementos, de:

- Sistema de filtración
- Sistema de impulsión
- Sistema de Extracción
- Sistema de calefacción

La cabina de preparación se dotará con un conjunto de plataformas elevadoras (mínimo 2 por costado) que permitan el acceso a todos los puntos de la caja.

Las plataformas elevadoras podrán ser neumáticas y se desplazarán a lo largo de la caja tanto longitudinalmente como verticalmente. Dispondrán de finales de carrera y asimismo incorporarán el cuadro de mando con selectores de movimientos de tipo "hombre muerto" y seta de parada de emergencia.

Las plataformas estarán calculadas para una persona con su equipamiento y herramientas.

En la parte inferior de la plataforma se dispondrá de un sistema que detendrá el movimiento de descenso en caso de detección de obstáculo.

Dispondrá de un sistema anticaída, de forma que en caso de sobre velocidad en bajada de la plataforma, se aplicará freno de emergencia con enclavamiento mecánico.

La cabina de Preparación dispondrá de los aspectos indicados anteriormente y de todos aquellos, que el CONCESIONARIO considere necesarios para el buen funcionamiento y protección del personal.

CARACTERISTICAS TECNICAS CABINA DE PINTURA

La cabina de pintura permitirá efectuar la aplicación de pintura en condiciones óptimas según la especificación de las pinturas y del personal que trabaja en su interior.



Dadas las operaciones a efectuar en esta zona, la instalación deberá disponer de un sistema de extracción, con caudal suficiente y asimismo de impulsión de aire para lograr las condiciones ambientales de trabajo adecuadas a las operaciones a efectuar. El sistema por tanto debe permitir la regulación de la temperatura y humedad relativa en su interior.



La cabina de pintura tendrá la posibilidad de funcionar como horno, para el secado de las cajas.

La cabina de pintura tendrá unas dimensiones que permita efectuar las operaciones correspondientes sobre vehículos con las siguientes características:

- Longitud caja (mm): 27.000
- Ancho caja (mm): 2.940
- Altura caja (mm): 4.300

La construcción e instalación general de la cabina de pintura se efectuará según los siguientes requisitos generales, sin embargo el CONCESIONARIO podrá indicar sus modificaciones en el EDI correspondiente, de manera justificada.

Las velocidades del aire serán las adecuadas a las operaciones a efectuar, a modo indicativo se estiman:

Vertical descendente con caja en interior de cabina: 0,5 m/seg.

Vertical descendente con cabina vacía: 0,3 m/seg.

La Temperatura cuando la cabina funcione como horno de secado: aprox. 60 °C

El pavimento en zona de trabajo estará formado por paneles de rejilla metálica antideslizante y galvanizado. Carga puntual de 150 Kg sobre huella de 200x200 mm.

Las paredes laterales serán de panel de sándwich de espesores adecuados, rellenos de fibra mineral y prelacado por ambas caras.

En las paredes laterales se dispondrá zonas con acristalamiento que permita visibilidad, si bien dichos vidrios serán de seguridad.

El techo será de panel de sándwich de espesor adecuado, rellenos de fibra mineral y prelacado por ambas caras.

Estructura portante en acero al carbono laminado en caliente. Se protegerá con pintura anticorrosivo.

La cabina dispondrá de adecuada iluminación (aprox. 800 lux) evitándose zonas muertas y con bajo nivel de iluminación. Las luminarias a instalar tendrán características adecuadas al ambiente en el que trabajarán.

Accesos a cabina. Las puertas dispondrán de cierre antipánico y de dimensiones amplias para permitir paso de personal con utillajes y elementos necesarios para las operaciones efectuar en esta zona. Dispondrán de acristalamiento de seguridad.

Plenum de reparto aire mediante paneles sándwich de espesor adecuado, relleno de fibra mineral, prelacado en su exterior y galvanizado en su cara interior. Las dimensiones corresponderán con las dimensiones de cabina establecidas por el CONCESIONARIO.

La instalación de filtrado aire se realizará mediante conductos de chapa galvanizada. Se tendrá en cuenta la adecuada facilidad de cambio de filtros desde el interior del plenum.



Los conductos de impulsión y extracción serán de chapa galvanizada y dispondrán de los registros adecuados para su mantenimiento y limpieza. La regulación de caudal será adecuado a los cálculos efectuados que permitan adecuadas condiciones para el desarrollo del trabajo.



La instalación dispondrá de un grupo de aporte, extracción y recirculación de aire que permita el tratamiento del aire. Dicha instalación dispondrá, entre otros elementos, de:

- Sistema de filtración
- Sistema de impulsión
- Sistema de Extracción
- Sistema de calefacción
- Sistema de humectación

La cabina de pintura se dotará con un conjunto de plataformas elevadoras (mínimo 2 por costado) que permitan el acceso a todos los puntos de la caja.

Las plataformas elevadoras podrán ser neumáticas y se desplazarán a lo largo de la caja tanto longitudinalmente como verticalmente. Dispondrán de finales de carrera y asimismo incorporarán el cuadro de mando con selectores de movimientos tipo "hombre muerto" y seta de parada de emergencia.

Las plataformas estarán calculadas para una persona con su equipamiento y herramientas.

En la parte inferior de la plataforma se dispondrá de un sistema que detendrá el movimiento de descenso en caso de detección de obstáculo.

Dispondrá de un sistema anticaída, de forma que en caso de sobre velocidad en bajada de la plataforma, se aplicará freno de emergencia con enclavamiento mecánico.

La cabina de Pintura dispondrá de los aspectos indicados anteriormente y de todos aquellos, que el CONCESIONARIO considere necesarios para el buen funcionamiento y protección del personal.

2. Ejecución de las obras

INSTALACION ELECTRICA. SISTEMAS DE CONTROL

La instalación estará dotada de cuadros de control y armarios con adecuados sistemas de ventilación forzada e iluminación interior. Asimismo dispondrán de interruptor general, diferencial y los correspondientes conjuntos de protección de todos los sistemas que constituyen la instalación.

Dispondrá de autómatas programables de fácil manejo.

Pantalla en color de cómo mínimo 9'5".

Dispondrá de un sinóptico que presente la distribución de los elementos de la instalación con su modo de funcionamiento y su estado.

El sistema permitirá acceder a menús y submenús para acceder a datos de funcionamiento de la instalación, alarmas, históricos, etc.

El mando de los equipos de la instalación podrá ser manual y automático.

Sistema de autodiagnóstico de averías y su resolución en pantalla y apoyo al mantenimiento a distancia vía modem

SEGURIDADES

La instalación deberá diseñarse, construirse, montarse, protegerse y, en caso necesario mantenerse para amortiguar los ruidos y las vibraciones producidos a fin de no ocasionar daños para la salud de las personas.

El puesto o puestos de mando de la instalación deben ser fácilmente accesibles para los trabajadores y estar situados fuera de toda zona donde puedan existir peligros para los mismos.

La puesta en marcha de la instalación sólo será posible cuando estén garantizadas las condiciones de seguridad para las personas y para la propia instalación.



Si la instalación o sus equipos se paran aunque sea momentáneamente por un fallo en su alimentación de energía, y su puesta en marcha inesperada pueda suponer peligro, no podrá ponerse en marcha automáticamente al ser restablecida la alimentación de energía.

Si la parada de la instalación de equipos se produce por la actuación de un sistema de protección, la nueva puesta en marcha sólo será posible después de restablecidas las condiciones de seguridad y previo accionamiento del órgano que ordena la puesta en marcha.

La acción mantenida sobre los órganos de puesta en marcha, no debe en ningún caso oponerse a las órdenes de parada.

La instalación se diseñará para una adecuada atenuación de ruidos.

CARACTERISTICAS, FUNCIONAMIENTO E INSTALACION DE EQUIPOS

El CONCESIONARIO deberá brindar:

Documentación general de descripción, características y funcionamiento de los equipos e instalación.

Planos de implantación generales

Requisitos necesarios para funcionamiento de su instalación (suministros de gas, agua, etc.).

Límites de trabajos a efectuar

Robotización cabina de pintura

La ejecución del pintado de las cajas de tren además de en modo manual también deberá tener la posibilidad de funcionamiento en modo automático por lo que deberá disponer de un sistema de robotización integrado.

Las características generales del sistema de robotización se indican a continuación.

El sistema robotizado para pintado de trenes en cabina será del tipo de aplicación electrostática con pulverizador rotativo de alta velocidad. El sistema incorporará los siguientes equipos e instalaciones:



Instalación robotizada con dos robots
Ejecución antiexplosión según norma ATEX
Brazo vertical (mm): 1500
Brazo horizontal (mm): 1600
Prolongador de muñeca
Adaptador para el pulverizador en la muñeca del robot.
Velocidad de trayectoria de aplicación hasta 1.200 mm/s
Carga máxima en muñeca (Kg): 15
Precisión de trayectoria en modo aplicación (mm): $\pm 0,5$
Montaje cambio color y bomba dosificadora en brazo horizontal.
Longitud de traslación robot (mm): 31.000
Equipos de aplicación y sistemas de regulación y control neumático integrados en el interior del robot.
Pulverizador
Pulverización de altas prestaciones
Válvulas de mando y control integradas

Doble anillo de aire de guía
Campana de alto rendimiento para pinturas tipo imprimación, sólidos y barniz
Velocidad de turbina (rpm) 10.000 / 70.000
Dosificación de pintura
Bomba dosificadora
Bomba con válvula de lavado y de by-pass para lavado del interior del cuerpo de la bomba al cambiar de un color a otro
Precisión de dosificación requerida (5): ± 2
Cambios de color
Cambio de color modular
Conexiones de pintura a cambio de color de tipo conexión rápida
Electrónica de mando y control montada en armario de mando
Dispositivo de regulación de tensión o de corriente
Sistema de regulación del proceso de aplicación

Dispondrá de válvulas para el aire de guía de forma que se pueda lograr pulverizaciones de pintura en función de pintado general o de detalles.

Dispondrá de válvulas proporcionales inteligentes con preaviso, alarma y generación de defecto en caso de que el valor de consigna varíe fuera de los márgenes preestablecidos.

Precisión de regulación requerida (%): ± 5

Sistema de mando neumático (un armario neumático por robot)

El armario neumático dispondrá de:

Unidad de regulación y filtración de aire comprimido
Distribuidor de aire comprimido
Unidades de regulación de aire comprimido
Conexiones rápidas para mangueras de aire comprimido
Mando y control robots

El sistema de control de estación robotizada se efectuará mediante autómatas programables (PLC) tipo Siemens o similar

Dispondrá de los correspondientes armarios de potencia, protección y distribución de energía eléctrica, armario del PLC y de seguridades.

Dispondrá de un pupitre de mando principal, sistema de control, visualización y parametrización.

El pupitre de mando será de tipo armario PC con al menos las siguientes características

PC tipo Dual Core i7 o superior
Monitor color 21"
Teclado y ratón
Hub Ethernet
Software Windows NT o 2000
Software intouch o similar
Drivers de comunicación
Red de comunicación con PLC vía bus Ethernet

Pulsadores, selectores lámparas de aviso para mando normal y parada de emergencia



El sistema dispondrá de un equipo de detección y medición mediante visión artificial de forma que en todo momento esté asegurada la transmisión de la posición real de los robots respecto al vehículo.

Sala de preparación y bombeo de pinturas a cabina de pintura

Dicha sala efectuará las operaciones previas de preparado y posterior bombeo de imprimaciones, colores, barniz antigraffiti, etc.

Para dicha operación dispondrá del equipamiento necesario (depósitos con control de niveles, temperaturas, agitadores, bombas de impulsión, filtros, etc.) para disponer en cabina de pintura de los productos en sus condiciones óptimas de aplicación.

REQUISITOS DE DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN

El diseño, materiales y fabricación de todos los elementos y componentes de la instalación se ajustarán a lo explicitado en el apartado correspondiente y de todos aquellos, que el CONCESIONARIO considere necesarios para el buen funcionamiento y protección del personal.

Cualquier modificación al presente Contrato será adecuadamente justificado.

3. Medición

Se medirá por unidad (und) de cabina pintura para cajas de tren y secado.

1110.A MAQUINARIA AUXILIAR DE TALLER

1. Definición de las obras

La maquinaria auxiliar de taller incluye todos los elementos necesarios para su funcionamiento habitual.

2. Ejecución de las obras

Se dispondrá en número necesario para las operaciones de reparación y mantenimiento las siguientes dotaciones mínimas de maquinaria:

CARRETILLAS ELEVADORAS
TALADROS VERTICALES
PRENSAS
TORNOS
SIERRAS DE DISCO Y CINTA
ESMERILADORA
PESCANTES
HERRAMIENTAS MANUALES

3. Medición

Se medirá por unidad (und) de maquinaria auxiliar para taller.

1111.A MOBILIARIO DE TALLER, BANCOS DE TRABAJO, ESTANTERIAS, ARMARIOS

1. Definición de las obras



El mobiliario de taller incluye todos los elementos necesarios para su funcionamiento habitual.

2. Ejecución de las obras

Se dispondrá a modo orientativo las siguientes dotaciones de materiales:

Cantidad	Mobiliario requerido
8	Mesa de trabajo con cajones
4	Banco de herramientas en acero
20	Armario metálico de dos puertas para taller
10	Armario para operarios con cerradura
4	Cubeta de limpieza de piezas
4	Carro de taller móvil de 3 bandejas
10	Taburete de taller
3	Banco sin respaldo, metálico
2	Mobiliario para aseo
8	Tablero de pared portaherramientas
10	Caja de herramientas pequeña
1	Reposición anual de material
8	Plataforma elevada con ruedas
8	Escalera metálica móvil
10	Contenedor de gran capacidad con 4 ruedas
8	Carro de cuatro ruedas
6	Carretilla manual
1	Reposición anual de material
1	Pequeño material (herramientas manuales, botiquín, perchas, papeleras)
20	Estantería mecalux o similar

3. Medición

Se medirá por unidad (und) de conjunto de mobiliario realmente dispuesto en el taller.

1111.B MOBILIARIO PARA LAS OFICINAS DEL TALLER

1. Definición de las obras

El mobiliario de oficina incluye todos los elementos necesarios para su funcionamiento habitual.

2. Ejecución de las obras

Se dispondrá a modo orientativo las siguientes dotaciones de materiales:

1 und	Mesa de reunión
10 und	Estantería en madera
10 und	Mueble auxiliar, con cajón archivador
2 und	Mesa de despacho en madera
5 und	Silla de oficina con ruedas
2 und	Silla de despacho
5 und	Silla sala de reuniones
10 und	Archivadores
5 und	Armarios en madera de dos puertas

5 und	Mesa
1 und	Equipamiento auxiliar (percheros, paragüeros, papeleras, botiquín)
1 und	Pequeño material de oficina
1 und	Reposición anual de material
1 und	Material informático

3. Medición

Se medirá por unidad (und) de conjunto de mobiliario realmente dispuesto en oficina.

1112.A TORNO DE FOSO

1. Definición de las obras

Capacidad para torneado simultáneo de dos ruedas caladas en el mismo eje, ya sea Motor (tractor) o Remolque (portante)

Dotado de cabezas simétricas para el torneado simultáneo

Posibilidad de mecanizar ejes acoplados mecánicamente o monomotor.

Capacidad para conseguir profundidades de pasada de 8 a 10 mm o secciones de 10 mm²

Coefficiente de mecanizado: < 0.6

CURSOS DE TRABAJO

Horizontal y vertical continuo

AVANCES

- Horizontal continuo con variación continua
- Vertical continuo con variación continua

CONTROL NUMÉRICO (CNC)



- Fácil manejo
- Con programación gráfica orientada al Taller
- Realización sencilla de programas con ayuda de gráficos
- Programación directa en máquina - herramienta
- Realización de programas simultáneamente al mecanizado.
- Simulación de programas de pieza.
- Funciones de seguridad integradas para la protección de personal y máquinas.
- Monitor o pantalla en color de cómo mínimo 9"5".
- Teclado CNC completo y de fácil manejo.
- PC de control integrado
- Capacidad de conexión en redes.
- Programas para la ejecución de los perfiles de torneado de ruedas

ACCESORIOS DEL TORNO

- Dotado de medidor de diámetro con fácil apreciación de la medida y con una precisión en la diferencia entre ruedas de un mismo eje de 0,1 mm.

- Fácil comunicación con CNC para la transmisión de valores medidos
- Dotado de sonda de medida (precisión \square 0,1 mm) en cabeza de torno con capacidad para obtener los siguientes parámetros:
- Grueso y altura de pestaña; factor qR; distancia entre caras internas y activas de las ruedas de un mismo eje; Alabeo y ovalización de la rueda.
- Pescante giratorio con polipasto eléctrico y cuba para extracción de las virutas del torno.
- Dotado de un sistema de arrastre del tren para posicionar el eje a tornear.
- La máquina estará dotada de iluminación en la zona de trabajo para efectuar las operaciones de mecanizado.
- Equipado de protección contra las virutas.
- Tipo de protección de los motores: IP-54
- El torno vendrá equipado con un juego de portaútiles y herramientas con rompe virutas para el mecanizado del perfil de rueda.
- El máximo nivel sonoro continuo equivalente, medido a un (1) metro de distancia de la instalación en funcionamiento, deberá ser menor a 80 dBA.

GENERALES.

El control de la Máquina o Equipamiento se realizará con un Control Numérico (CNC), integrando el mando, la regulación y sistema en tiempo real en función de las señales recibidas de los sensores de campo, que deberán ser opto acopladas:

- Señales de ESTADO: on/off, en espera, etc.
- Señales de PARAMETRIZACIÓN: niveles, rangos, etc.
- Señales de ALARMAS Y AVERÍAS: protecciones, fallos, retroavisos, salidas de tolerancia, etc.
- Señales de MANDO Y AJUSTE: on/off, consignas, etc.
- El funcionamiento del CNC será autónomo y suficiente, es decir, para los procesos que está programado, necesitará la mínima intervención humana. En caso de avería del CNC o de alguno de los elementos que gobierna deberá paralizar el proceso, y señalar de forma adecuada el motivo de tal evento.

HARDWARE

El Controlador Numérico (CNC) estará gobernado por un Procesador Programable MODULAR (SIEMENS o similar). El CNC se integrará en un Armario perfectamente señalizado, con protección IP54, bajo llave, con sistema de evacuación de calor diseñado para tal fin, y con una capacidad de un 20% superior al número de tarjetas necesarias.

Los elementos sensores y de actuación se conectarán a las tarjetas de E/S del CNC. Con el fin de simplificar cableados, las tarjetas de E/S podrán estar distribuidas, sirviendo así de concentradores de señales. Estas irán, en cualquier caso, alojadas en racks destinados a tal fin.

SOFTWARE

- Los programas del Procesador estarán en EPROM o EE-PROM. Aparte se entregará una copia de seguridad en disco.
- La programación se realizará con un Programador de CNC, en lenguaje estructurado, y se documentará con puntuales comentarios:
- Introducción
- Manual de operación
- Manual de mantenimiento y reparación
- Modelos funcionales
- Listado de entradas, salidas y marcas (digitales y analógicas).
- Módulos de programación y su utilidad



- Listado de programación de los módulos.
- Otros componentes y servicios
- Además de lo indicado, el Proveedor suministrará los siguientes componentes y servicios:
- Un juego de repuestos y planos necesarios para el montaje, funcionamiento y mantenimiento de todo el equipo suministrado.
- Anclajes necesarios para la fijación del torno e instalación de los mismos.

2. Ejecución de las obras

REQUISITOS DE DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN

El diseño, materiales y fabricación de todos los elementos y componentes del torno se ajustarán a lo explicitado en el apartado correspondiente.

Como requisitos constructivos se tendrán en cuenta los siguientes:

El torno vendrá equipado con los utilajes que como accesorios fijos se han relacionado en los diversos puntos del presente Contrato, y los necesarios para efectuar el mecanizado de todas y cada una de las ruedas y discos de freno existentes en el material móvil de.

El torno se situará dentro del recinto de la nave de torno de foso.

Los armarios eléctricos conteniendo todos los relés, contactores y la señalización y mandos se construirán en chapa de acero.

Todos los motores suministrados llevarán como mínimo protección IP-54.

3. Medición

Se medirá por unidad (und) de torno de foso instalado en taller.

1114.A MAQUINARIA PARA BASE DE MANTENIMIENTO DE CHILCA

1. Definición de las obras

Comprende la maquinaria a disponer en la base de mantenimiento de Chilca.

2. Ejecución de las obras

Se dispondrá la siguiente maquinaria:

Vehículo bi-vial

Grúa para la carga/descarga de cualquier material

Plataforma elevable de trabajo

Jaula de trabajo para la inspección de puentes

Remolque bi-vial para el transporte de cualquier tipo de material o herramienta

Depósito para el riego de la línea ferroviaria con herbicida



Cuchara o cazo para la realización de pequeños movimientos de tierras

Desbrozadora para evitar la invasión del gálibo por parte de la vegetación.

3. Medición

Se medirá por global (GLB) de maquinaria realmente dispuesta.

1115.A BÁSCULA DINÁMICA

1. Definición de las obras

Báscula para efectuar pesaje de vagones y camiones para control de materiales, para la nueva instalación.

Características Técnicas

La báscula dispondrá de los componentes necesarios para efectuar el pesaje de vagones y camiones, formando un conjunto que permita soportar los esfuerzos y tensiones de las operaciones normales de pesaje y absorber las cargas producidas por la inercia de los vehículos al entrar y frenar.

Estará constituida por una estructura metálica de 18 x 3 metros, preparada para la fijación de los rieles.

Dispondrá de chapa de rodadura de camiones de 10 mm de espesor.

Tipo: empotrada en foso

Dimensiones

Longitud (mm)	:	18.000
Ancho (mm)	:	3.000
Capacidad máxima de carga (kg)	:	90.000
Resistencia al paso (kg)	:	150.000

Dispondrá de suficientes puntos de apoyo para los esfuerzos requeridos.

Células de carga:

Diseño robusto

Capacidad de autodiagnóstico

Dispondrá de adecuados puntos de acceso a células de carga a través de tapas reforzadas.

Dispondrá de 6 a 8 células de carga digitales de 45 toneladas cada una.

Material células de carga: acero inoxidable

Protección células de carga: IP 69 K

Caja de conexión en acero inoxidable y cables con protección antiroedores.

Dispondrá de un Terminal de mando y control para pesaje:



Caja de acero inoxidable montaje en pared o escritorio

Protección ambiental: IP 69K

Alimentación eléctrica: 220 V, 60HZ

Pantalla gráfica en color LCD

Fácil uso a través de teclas de rápido acceso.

El Terminal dispondrá de base de datos con registro de operaciones.

Dispondrá e tarjeta de memoria USB

Idiomas: español y quechua

Dispondrá de impresora de tickets, con 40 columnas. Proporcionará al menos, fecha, hora, número de pesada.

2. Ejecución de las obras

La báscula a suministrar deberá disponer asimismo de:

Placas de anclaje para obra civil

Marco de foso

REQUISITOS DE DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN

El diseño, materiales y fabricación de todos los elementos y componentes de la instalación se ajustarán a lo explicitado en el apartado correspondiente y aquellos, que el CONCESIONARIO considere necesarios para el buen funcionamiento y protección del personal.

Dentro de los plazos establecidos, el CONCESIONARIO realizará, junto con el fabricante del equipamiento o instalación o su representante, el replanteo de las obras e instalaciones asociadas para el buen funcionamiento del equipo o instalación a montar, debiendo contar con la respectiva aprobación del Regulador.



3. Medición

Se medirá por unidad (und) de báscula dinámica realmente instalada.



1116.A SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE TOPERAS

Definición de las obras

Este artículo describe las condiciones relativas a las toperas que se colocan al final de las vías del Taller Chilca, que estarán equipadas con un dispositivo amortiguador para el frenado de trenes a baja velocidad

2. Ejecución de las obras

Las toperas se ejecutarán de acuerdo a los EDI correspondientes, y serán de aplicación las especificaciones dadas para la realización de obras de concreto.

La resistencia característica del concreto a emplear en la cimentación, entendiéndose por tal la obtenida a partir del ensayo de rotura a compresión, será como mínimo de veinte (20) N/mm², siendo rechazado todo concreto que no cumpla este requisito.

Una vez efectuada la zanja, se retirarán del fondo de la misma las piedras y cascotes gruesos. El fondo de la zanja deberá ser plano y sin irregularidades, evitando que queden aristas rocosas. Después de haber limpiado la zanja, se echará en el fondo un concreto como capa de nivelación, de tal forma que la excavación tenga un nivel regular y adecuado para servir de apoyo.

La fabricación, transporte, colocación y control de los concretos que se hayan de emplear en la cimentación de la topera, se realizará de acuerdo con las prescripciones del presente Contrato.

El montaje de los elementos amortiguadores se hará de forma que cumplan su función de manera correcta y disipen la energía del choque satisfactoriamente. Las armaduras transversales se sujetarán a las longitudinales, por ataduras o soldadura.

3. Medición

Esta partida se medirá en unidad (und) de topera realmente instalada.

1117.A ARENERO

1. Definición de las obras

El CONCESIONARIO deberá de proveer e instalar un arenero en el taller Chilca y otro en el Patio de Huancavelica.

2. Ejecución de las obras

Comprenderá la instalación de un silo con los siguientes componentes:

- Filtros de despresurización, para evitar la contaminación del medio ambiente ya que recoge los finos liberados en la descarga de arena desde el camión cisterna a través del conducto de aspiración.

- Detectores de nivel, para evitar el sobrellenado del silo y controlar la cantidad de arena en el silo todo momento.

- Válvulas de seguridad según Normativa.

Así mismo incluye el sistema de distribución de la arena, recogiendo del silo y enviándola a través de las canalizaciones hacia los surtidores. Por tanto, estará compuesto por los siguientes elementos:

- Canalizaciones: Conjuntos de tuberías para la distribución de la arena hasta los surtidores, y para el retorno de los finos contaminantes

- Surtidores neumáticos: Puntos fijos para el relleno de los areneros de los trenes, con un depósito presurizado de arena, manguera elástica y pistola con parada automática para evitar el sobrellenado de los areneros y aspiración de finos contaminantes

3. Medición

Se medirá por unidad (und) de arenero realmente instalado.

1200.A COLUMNA DE 4 M DE ALTURA,

1. Definición de las obras

Comprende la instalación de columnas para alumbrado en andenes de estación.

2. Ejecución de las obras

Se instalarán columnas de 4 m. de altura, compuesta por los siguientes elementos: columna troncocónica de chapa de acero galvanizado según normativa existente, provista de caja de conexión y protección, conductor interior para 0,6/1 KV, pica de tierra, arqueta de paso y derivación de 0,40 cm. de ancho, 0,40 de largo y 0,60 cm. de profundidad, provista de cerco y tapa de hierro fundido, incluyendo cimentación, pernos de anclaje. Montado y conexionado.

3. Medición

Se medirá por unidad (UND) de columna realmente instalada.

1201.A SUMINISTRO Y COLOCACIÓN DE BANCO

1. Definición de las obras

Comprende la instalación de columnas para bancos en estación.

2. Ejecución de las obras

Incluye el suministro y colocación de banco de 2 m. de longitud de estructura de tubo de acero d=40 mm y 3 mm de espesor, asiento y respaldo continuo de chapa perforada de 2 mm de grueso, todo ello pintado al horno con pintura epoxi, instalado en áreas pavimentadas.

3. Medición

Se medirá por unidad (und) de banco realmente instalado.

1202.A SUMINISTRO Y COLOCACIÓN DE PAPELERA BASCULANTE

1. Definición de las obras

Comprende la instalación de papeleras en estación.

2. Ejecución de las obras

Incluye el suministro y colocación de papelera basculante, de cubeta cilíndrica en plancha embutida de 2 mm, zincada, fosfatada y pintura anticorrosiva oxirón gris, de 40 l. de capacidad, con mecanismo basculante, y poste cilíndrico de 1,25 m. y 80 mm de diámetro totalmente instalada.

3. Medición

Se medirá por unidad (und) de papelera realmente instalada.



1203.A SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE PANELES DE SEÑALIZACIÓN E INFORMACIÓN

1. Definición de las obras

Comprende la instalación de paneles de señalización e información en los andenes de las estaciones.

2. Ejecución de las obras

Incluye el suministro de los paneles y su posterior instalación, incluso accesorios de montaje. Totalmente instalada.

3. Medición

Se medirá por unidad (und) de panel de señalización e información realmente instalada.

1300.A ACONDICIONAMIENTO DE AMBIENTE PARA ASEOS DE ESTACIÓN

Comprende las actuaciones correspondientes para acondicionar los aseos de las estaciones de acuerdo con los EDI.

Se medirá por global (GLB) de actuación.

1300.B ACONDICIONAMIENTO DE AMBIENTE PARA SALA DE ESPERA

Comprende las actuaciones correspondientes para acondicionar la sala de espera de las estaciones de acuerdo con los EDI.

Se medirá por global (GLB) de actuación.

1302.A SUMINISTRO Y COLOCACIÓN DE CABINA DE ASEO

1. Definición de las obras

Comprende la instalación de cabinas de aseo en la totalidad de las estaciones y paraderos, en cumplimiento al Reglamento Nacional de Edificaciones

2. Ejecución de las obras

Incluye el suministro y colocación de cabina de aseo, constituida por: base rectangular de estructura de acero de 1,60 x1,60 m de; estructura de perfiles metálicos resistentes y autoportantes de 2,3 m de altura; cubierta a cuatro aguas, monobloque de poliéster con fibra de vidrio. Altura total 3,02 m cerramientos opacos formados por paneles de poliester y fibra de vidrio. Instalación eléctrica de acometida, cuadro de control y protección, alumbrado y bases de enchufe según reglamento de baja tensión.

3. Medición

Se medirá por unidad (und) de cabina de aseo realmente instalada.

1610.A MONTAJE DE VÍA SOBRE BALASTO

1. Definición de las obras



Comprende el montaje de vía sobre balasto, incluyendo los trabajos previos de topografía y suministro, carguío y transporte de todos los materiales necesarios, incluyendo balasto.

2. Ejecución de las obras

Será de aplicación lo dispuesto en los artículos: 102.A, 1502.A, 1503.A, 1504.A, 1505.A, 1506.A, 1507.A, 670.A, 671.A, 672.A, 673.A, 674.A, 675.A, 675.A, 681.A, 221.A, 677.C, 1604.A, 1602.A, 1603.A, 1604.B.

3. Medición

Se medirá por metro lineal (m) de vía sobre balasto realmente ejecutada.

1615.A EJECUCIÓN DE ENTABLONADO SOBRE VIA

1. Definición de las obras

Comprende la ejecución de entablonado sobre la vía en áreas de estaciones para facilitar el acceso en estación al andén, para personas con movilidad reducida.

2. Ejecución de las obras

Se dispondrán traviesas de madera nuevas o de segundo uso, en buen estado.

Se colocarán de forma que se disponga un paso a nivel en la vía, para el cruce sobre ésta de las personas con movilidad reducida y que, de esta manera, puedan acceder al andén de la estación.

Las traviesas estarán debidamente fijadas entre ellas y al pavimento, y con una pendiente nula o mínima, de forma que no dificulten las maniobras de las personas con movilidad reducida.

Se ejecutarán las correspondientes rampas para acceso al entablonado.

3. Medición

Se medirá por unidad (und) de acceso entablonado realmente ejecutado, según especificaciones de Proyecto.

B. SISTEMAS FERROVIARIOS

B.1. Telecomunicaciones

1700.A REHABILITACIÓN DEL SISTEMA DE COMUNICACIONES EXISTENTE

1. Definición de las obras

El CONCESIONARIO deberá de diseñar, proveer, implementar y mantener los equipos y componentes necesarios para permitir la comunicación de manera ininterrumpida en tiempo real y el respaldo ante averías o fallas del sistema principal.

El sistema de comunicación deber realizar las siguientes operaciones:

- Comunicación entre estaciones y paraderos ferroviarios con el Puesto de Control de Operaciones de Chilca.
- Comunicación entre las estaciones ferroviarias y los trenes en circulación.
- Comunicación entre los propios trenes, a lo largo de la ruta de la vía férrea.
- Comunicación con estaciones portátiles a cargo del personal clave para la operación y mantenimiento.

Las comunicaciones deberán ser rápidas y seguras tanto en condiciones normales como de emergencia, y deberán contar con la calidad adecuada, puesto que el objeto de los sistemas de comunicación y telecomunicaciones es plantear una solución tecnológica para el sistema de señalización y control de las instalaciones de tráfico que conforman la línea del ferrocarril Huancayo-Huancavelica, de modo que se pueda prestar el servicio definido en la malla de transporte, con las condiciones de seguridad, confiabilidad, fiabilidad y regularidad requeridas al servicio ferroviario.

El sistema de señalización se basa en los siguientes aspectos clave:

- ◆ Protección de los itinerarios. Todos los itinerarios incluyen tramos en vía única. Las circulaciones en dichos tramos deberían protegerse mediante señalización luminosa controlada por enclavamientos electrónicos.
 - ◆ En cada estación se establecerá una secuencia de señales luminosas para el itinerario de paso. Esta secuencia será:
 1. Avanzada
 2. Entrada
 3. Salida
 - ◆ El movimiento de las agujas de los aparatos cambia vías en las estaciones será realizado por motores eléctricos.
 - ◆ Los pasos a nivel más peligrosos están en las zonas urbanas, especialmente en Huancayo y Huancavelica. Deberán protegerse mediante la señalización luminosa y acústica adecuada. En los pasos más transitados será necesaria la presencia de barreras, y eventualmente incluso podría llegar a plantearse refuerzo de personal de seguridad. Además deberá de proveer, instalar y gestionar el sistema de video-vigilancia y comunicaciones confiable con el PCO.
 - ◆ El CONCESIONARIO deberá de proveer mecanismos de detección automática por balizas en vía, próximos a las estaciones con enclavamiento de las agujas y alarma en puesto de conducción así como de transmisión al PCO.
 - ◆ Para facilitar la gestión del PCO, se realizará un seguimiento de la ubicación de los trenes mediante la transmisión de su posición a partir de los datos de posicionamiento GPS. La transmisión de datos desde los trenes hasta el PCO podrá establecerse por diferentes canales: Radio VHF, GPRS, Satélite, otro.
- El posicionamiento de los trenes se representará sobre cartografía digitalizada en los puestos de trabajo del PCO.
- ◆ En el PCO deben establecerse unos puestos de trabajo informatizados donde se reciba y se gestione toda la información de la explotación. En este sentido se instalará un videoworld conformado por no menos de 4 pantallas de 50" cada una, para la visualización de todos los eventos relacionados con la circulación y explotación del sistema ferroviario.



Deben realizarse conexiones de calidad para la transmisión de voz y datos del PCO con trenes y estaciones de forma redundante y segura y confiable.

2. Medición

Se medirá como partida global (GLB). La unidad incluye todas las actuaciones necesarias para la adecuación y actualización tecnológica del sistema de comunicaciones existente.

1700.F SUBSISTEMA DE TELEFONÍA MÓVIL PÚBLICA

El CONCESIONARIO deberá cumplir los alcances de la Ley 29904 - Ley de Promoción de la Banda Ancha y Red Nacional Fibra Óptica y el D.S. 034-2010 MTC.

Los costos asociados para el diseño, la implementación y puesta en servicio de la fibra óptica (ductos, fibra óptica, gabinetes, arquetas para cables de fibra óptica (cámaras), otros, serán asumidos por el CONCESIONARIO. Los detalles técnicos del diseño e implementación de este servicio, serán coordinados con el Fondo de Inversión en Telecomunicaciones (FITEL) y el Organismo Supervisor de Inversión en Telecomunicaciones (OSIPTEL). En ningún caso y en ninguna fase de la implementación de este Proyecto, deberá producirse interferencias con la operación de los servicios obligatorios del Proyecto.

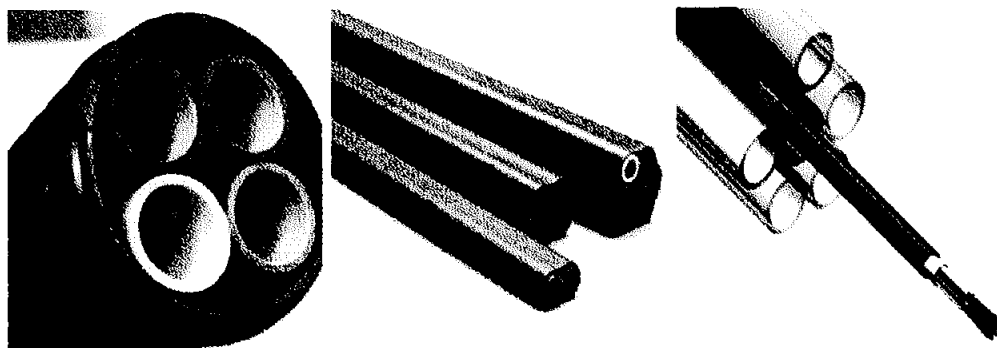
El CONCESIONARIO deberá dar las facilidades a la empresa o empresas prestadoras del servicio para el buen funcionamiento de este Proyecto. El CONCESIONARIO no asumirá los costos de operación ni mantenimiento del proyecto de fibra óptica.

Dentro del alcance del proyecto el CONCESIONARIO está obligado a brindar el servicio de conexión de fibra óptica a las estaciones y paraderos, puesto de control de operaciones (PCO) y talleres.

Características del cable de fibra óptica que debe ser instalado dentro del politubo

a) Politubo

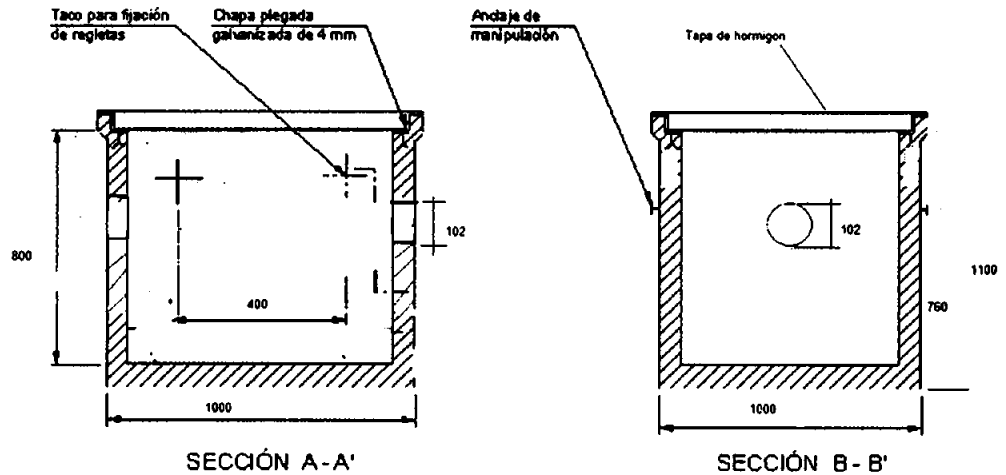
- Politubo de polipropileno con diámetros variados, dependiendo de cuantos subductos tenga en su interior 2, 4, 6, y 8 subductos, que permiten instalar cables de fibra óptica, cada uno por separado.
- Para este caso en particular se recomienda instalar un politubo de 4" que en su interior contenga 6 subductos, para instalar hasta 6 cables de fibra óptica de manera individual.



b) Arquetas para cable de fibra óptica (cámaras)

- Son de material de concreto armado ó puede ser prefabricado. Estas cámaras deben tener como mínimo las siguientes dimensiones: 70 cm de largo x 70 cm de ancho x 80 cm de profundidad, de no contarse con esta profundidad podría considerarse estas dimensiones 1 m de largo x 1 m de ancho x 50 cm de profundidad.

FIGURA - ARQUETA TIPO - CON TAPA DE HORMIGON



B.2. Señalización

El CONCESIONARIO deberá proveer, instalar, mantener y supervisar el correcto uso de la señalética de acuerdo al Manual de Dispositivos de control de tránsito Automotor para Calles y carreteras, aprobado por Decreto Ley N° 25862 y Ley N° 27181, el Reglamento Nacional de Ferrocarriles y normativas internacionales.

Los textos deberán estar impresos en idiomas: español y quechua, ambas en las mismas dimensiones y características técnicas, del tipo fotoluminiscente, durables, fáciles de limpiar, entre otras.

Incluye todas las piezas accesorias de anclaje y sujeción a los postes, así como cualquier elemento necesario para su terminación.

Las actividades necesarias para el cumplimiento son:

- 801.A SUMINISTRO Y COLOCACIÓN DE SEÑALES PREVENTIVAS
- 802.A FABRICACION DE SEÑAL DE VELOCIDAD PERMANENTE
- 802.B FABRICACION DE SEÑAL DE VELOCIDAD TEMPORAL
- 802.C FABRICACION DE SEÑAL DE PROHIBIDO PEATONES
- 802.D FABRICACIÓN DE SEÑAL PASO NIVEL OJO PARE CRUCE TREN
- 802.E SUMINISTRO Y COLOCACIÓN DE SEÑALES REGLAMENTARIAS
- 803.A FABRICACION DE SEÑAL DE PITO ESTACION
- 803.B FABRICACION DE SEÑAL DE PITO PUENTE
- 803.C FABRICACION DE SEÑAL DE PITO TUNEL
- 803.D FABRICACION DE SEÑAL DE PITO WAY
- 803.E FABRICACION DE SEÑAL DE LIMITE DE PATIO
- 803.F SUMINISTRO Y COLOCACIÓN DE SEÑALES INFORMATIVAS
- 803.G SUMINISTRO Y COLOCACIÓN DE SEÑALES AMBIENTALES
- 804.A FABRICACION DE SEÑAL DE KILOMETRAJE

805.A PINTADO DE SEÑAL DE KILOMETRAJE

3. Medición

Esta actividad serán medidas por unidades (und) correctamente colocadas.

B.3. Sistema de Control de Pasajeros

El sistema de control de pasajeros es el conjunto de equipos e instalaciones estructurado y regulado que tiene por objetivo principal el registro y control de los boletos de viaje y mercancías transportadas durante la prestación del servicio de transporte ferroviario, dentro de sus alcances deberá:

- a) Llevar a cabo el control de la entrada y la salida de usuarios
- b) Registrar, mediante los equipos adecuados, el pago que realiza el usuario por el derecho a utilizar el servicio de transporte
- c) Permitir la venta de títulos de viaje (boletos) en estaciones, paraderos y trenes
- d) Prevenir el fraude y la evasión

Las características de un sistema de control de pasajeros para alcanzar estos objetivos son:

- La capacidad para grabar en el soporte la información relativa a su validez, legible y modificable automáticamente
- La difícil falsificación
- La velocidad y la facilidad de compra y validación del título de viaje

El sistema de control de pasajeros es un sistema cerrado basado en el uso de tarjetas u otros medios con microprocesador inteligentes, sin contacto (TISC). Estas tarjetas deberán tener las dimensiones según la norma ISO-7816 (tipo ID-1) y cumplir la norma ISO-14443, partes 1, 2, 3 y 4, tipo A, las mismas que serán aprobadas por el CONCEDENTE.

El sistema comprende:

1. Dispositivos de entrada
2. Dispositivos de salida
3. Concentradores, computadoras de estación
4. Concentrador, computador central
5. Software
6. Expendedores automáticos
7. Expendedores codificadores de tarjetas sin contacto
8. Sistema de conteo electrónico de pasajeros
9. Sistema de respaldo en tiempo real



El sistema también puede ser utilizado por personas discapacitadas.

El sistema permite la impresión de los recibos a petición de los usuarios.



Todas las tarjetas electrónicas del SCP deberán ser tropicalizadas.

El Sistema de Recaudo del Ferrocarril Huancayo - Huancavelica será administrado por el CONCESIONARIO.

Definición de las obras

Estándares

El sistema de control de pasajeros será diseñado, ejecutado, controlado y aceptado de acuerdo a las últimas versiones de estándares nacionales, requisitos internacionales, códigos de práctica, directrices y similares.

El Sistema Control de Pasajeros deberá ser compatible e integrable con el Sistema Control de Pasajeros que el CONCEDENTE determine.

Confiabilidad, disponibilidad y capacidad

El sistema de control de los pasajeros es un componente esencial del rendimiento general del Ferrocarril Huancayo - Huancavelica y de la interacción con los usuarios. Por lo tanto, el sistema deberá ser diseñado, ejecutado, controlado y aceptado de manera que se garantice niveles óptimos de disponibilidad, fiabilidad, mantenibilidad y seguridad; también deberá ser actualizable (up-grade), con cero tolerancia a fallos, permitir la modularidad, y que posea sistema de protección al fraude y resistente al vandalismo).

Los equipos deberán respetar para cada conjunto, subconjunto o pieza el parámetro MCBF (Mean Cycle Between Failure) acerca de «número de ciclos promedio entre fallas» y la disponibilidad y capacidad indicados a continuación:

El Sistema permitirá ser supervisado por el CONCEDENTE.

El Software de venta y recarga deberá ser capaz de configurar a dos distintos Números de RUC de acuerdo a la solicitud del CONCEDENTE.

Se describe a continuación los equipos básicos de manera enunciativa:

Validez de las tarjetas

Los títulos de viaje de modalidad temporal (semanal, quincenal, mensual, otros) tendrán una validez y horario. Además, el primer día de inicio del período de vigencia el equipo deberá aceptar los títulos de viaje del período inmediato anterior.

Concentrador / Computadora de estación

Este equipo automatizará diversas funciones útiles para la operación y el mantenimiento del sistema de control de pasajeros de cada estación mediante el enlace con los equipos de registro, que le permitirá concentrar y conocer su estado de funcionamiento y estadísticas, así como podrá modificar la operación de los parámetros de referencia básicos para el procesamiento de la tarjeta sin contacto.

Con base en los datos procedentes de los equipos de registro, mostrará gráficamente las averías que se presenten en éstos por medio de pantallas en tiempo real de acuerdo a las características siguientes:

Expendedor automático

Mediante este equipo se permitirá la venta automática de tarjetas sin contacto, así como la recarga o recodificación de tarjetas sin contacto a los usuarios quienes, de acuerdo al tipo o modalidad seleccionado, efectuarán el pago con monedas u otro medio de pago y la impresión de recibos si se solicita.



B.4. Requisitos de Seguridad para la Infraestructura Ferroviaria

La infraestructura ferroviaria deben ser mantenidos bajo responsabilidad del CONCESIONARIO, empleándose para tal efecto las prácticas ferroviarias generalmente aceptadas para tal fin, y las recomendaciones técnicas emitidas por la American Railway Engineering and Maintenance of Way Association (AREMA), la Association of American Railroads (AAR), la Union Internationale des Chemins de Fer (UIC), o las del fabricante de un equipo específico, según sea el caso, de manera que el deterioro de las condiciones originales que experimenten durante su uso en la Concesión, pueda ser recuperado sistemáticamente para proporcionar la seguridad necesaria al tráfico ferroviario.

Estándares de seguridad:

- 49CFR231 Railroad Safety Appliance Standards
- 49CFR232 Brake System Safety Standards For Non-Passenger Equipment And End Of Train Devices
- 49CFR229 Railroad Locomotive Safety Standards
- 49CFR238 Passenger equipment safety standards
- 49CFR215 Railroad Freight Car Safety Standards
- 49CFR221 Rear end marking devices for passenger, commuter and freight trains
- Safety Glazing Standards Locomotives, Passenger Cars And Caboose

Las regulaciones que modifiquen o sustituyan cualquiera de las antes mencionadas serán tomadas en cuenta previa aceptación del CONCEDENTE.

Seguridad contra incendios, humo y gases tóxicos

El CONCESIONARIO en su diseño, construcción, rehabilitación, instalación y pruebas de los sistemas ferroviarios, incluyendo el material rodante, deberá de utilizar materiales que cumplan con las normas internacionales en relación al tema.

Cada instalación y vehículo será equipado con extintores de incendios, dispuesto de manera tal de no obstruir el movimiento de los usuarios, de fácil accesibilidad (nivel 1) de acuerdo a las normas, el mismo que deberá ser aprobado por el CONCEDENTE.

Se proveerá de un sistema para la detección de humo y la medición de la temperatura, que permitirá señalar su ubicación en el detector del panel de alarmas y deberá cumplir con las normas internacionales vigentes.

El CONCESIONARIO proveerá y garantizará que el sistema de detección de incendio, humos y gases tóxicos, proporcionará la información al PCO, de manera que permita la activación oportuna de las señales visuales, auditivas para su rápida evacuación en cumplimiento del Plan de Contingencia o respuesta a emergencias del Proyecto aprobado por el CONCEDENTE.

La aplicación de los Estándares de Seguridad Ferroviaria antes mencionados se efectuará de acuerdo a lo previsto en el Contrato. El incumplimiento de esta obligación facultará al CONCEDENTE a penalizar según el Contrato.

El CONCESIONARIO declara expresamente que conoce todos y cada uno de los Estándares de Seguridad Ferroviaria establecidos en el presente Contrato, obligándose a dar cumplimiento estricto y oportuno a cada uno de ellos.

C. MATERIAL RODANTE

1.1. MATERIAL RODANTE PREVISTO PARA EL SISTEMA

El CONCESIONARIO debe garantizar la operación del Sistema, cumpliendo los Niveles de Servicio señalados en el Anexo 7, considerando como mínimo el siguiente Material Rodante para la Etapa Integral:

Tipo	Unidades	Actividad
Locomotoras	3	Reconstrucción o Nueva adquisición.
Automotores DMU	5	Nueva adquisición.
Bodegas	5	Nueva adquisición
Coches viajeros	8	Nueva adquisición

Tabla 1. Material rodante en la línea.

1.2. CARACTERÍSTICAS GENERALES DEL MATERIAL RODANTE

Todo el Material Rodante que circule por la línea debe cumplir con las siguientes especificaciones generales:

1.2.1. Diseño General

El CONCESIONARIO deberá garantizar que el material rodante cumpla las siguientes características:

- ◆ En todos los casos se tratará de vehículos con tracción diésel.
- ◆ Los vehículos para tráfico exclusivo de viajeros serán articulados, debiendo estar permitida la circulación interior de los viajeros entre los coches. El número de coches podrá ser variable, debiendo cumplir con los requerimientos de capacidad y longitud máxima del vehículo marcados en los numerales posteriores. Los vehículos deben contar con accesos y plazas especiales para personas con movilidad reducida.
- ◆ Se debe garantizar que el material rodante a ser suministrado se sujetará a las dimensiones mínimas de obra del tramo construido y que las obras civiles a ser construidas cumplirán con los gálibos máximos del material rodante. Las oscilaciones máximas de la caja del vagón en movimiento no deberán sobrepasar, aún en las peores condiciones de desgaste de la vía y del vagón, los límites determinados por el gálibo especificado.
- ◆ El diseño exterior general de los diferentes vehículos responderá a los criterios marcados por PROINVERSIÓN y por el Concesionario que resulte adjudicatario del concurso. Sobre la base del diseño básico de cada tipo de vehículo impuesta por el fabricante, tanto los acabados finales como la pintura exterior, responderán a los criterios corporativos que acuerden entre las entidades y organismos afectados.
- ◆ El material rodante seleccionado deberá permitir diferentes configuraciones para adaptar su diseño final a los requerimientos marcados.



- ◆ La capacidad de transporte de los trenes mixtos podrá ser variable, entre 160 y 350 pasajeros por tren, siempre que se asegure que en todo momento es posible atender toda la demanda prevista, de acuerdo al siguiente cuadro:

	Demanda Año 0-3	Demanda Año 4	Demanda Año 30
Pasajeros	95,652 pax/año	904,793 pax/año	1,220,452 pax/año

Tabla 2. Demanda esperada en la línea.

- ◆ No podrá considerarse en la estimación de la capacidad del material más de un 30 % de pasajeros de pie en los mismos.
- ◆ Se dispondrán una serie de plazas para personas con movilidad reducida. El número mínimo de estas plazas será de un 2 % del total de plazas disponibles.
- ◆ La estructura de los coches de pasajeros debe permitir el transporte de pasajeros de pie, en aquellos casos que se requiera para auxilio de un tren dado por una Emergencia Ferroviaria o Fuerza Mayor.
- ◆ La distribución interior de los vehículos deberá ser aportada por el Concesionario. La instalación y la disposición de los asientos deberán optimizar la capacidad, la comodidad y el tiempo de entrada y salida de los usuarios.
- ◆ Las prestaciones del tren sean idénticas en los dos sentidos de marcha. El diseño tendrá como objetivo el de facilitar al máximo las operaciones de mantenimiento y la intercambiabilidad de los componentes.

1.2.2. Características específicas para la provisión del DMU

El concesionario deberá proporcionar un EDI para los DMU.

1.2.2.1. Accesibilidad

El CONCESIONARIO deberá garantizar que el material rodante cumpla las siguientes características:

- ◆ Cada equipo, sistema y su parte instalada en el tren, estará diseñado y dispuesto de tal manera que facilite y permita la correcta intervención del personal encargado, teniendo en cuenta el tamaño de las herramientas requeridas, el espacio de trabajo necesario para el personal (una o más personas previstas), las reglas de seguridad y la necesidad de la iluminación localizada.



1.2.2.2. Velocidades de diseño y comercial

El CONCESIONARIO deberá garantizar que el material rodante cumpla las siguientes características:

- ◆ La velocidad máxima para trenes de viajeros podría alcanzar los 96 km/h



1.2.2.3. Carga por eje

El CONCESIONARIO deberá garantizar que el material rodante cumpla las siguientes características:

- ◆ La máxima carga admitida será de 15 toneladas por eje, de acuerdo a los criterios de diseño establecidos por el MTC para la línea, tanto para los trenes de viajeros como de mercancías.

1.2.2.4. Dimensiones

El CONCESIONARIO deberá garantizar que el material rodante cumpla las siguientes características:

- ◆ Anchura de la caja: el material rodante deberá ser válido para circular por los túneles más restrictivos del trazado.
- ◆ Altura de la caja: el mínimo admitido por los túneles de la línea en alineación curva.
- ◆ Longitud de los trenes:
- ◆ Trenes de viajero admisible: 91 m. condicionado por la estación Mariscal Cáceres.
- ◆ Trenes mixtos: 100 m. condicionado por el Patio 1 de Chilca.
- ◆ Altura del piso: 0.76 m en todas ellas. El piso de los trenes deberá ser por tanto válido para esta altura, con el fin de facilitar el acceso a los mismos a personas con movilidad reducida.
- ◆ La longitud de los nuevos andenes será como mínimo de 100 m.

1.2.2.5. Gálibos estáticos y dinámicos

El CONCESIONARIO deberá garantizar que el material rodante cumpla las siguientes características:

- ◆ Se mantendrán los gálibos que presenta actualmente la línea, tanto en los túneles como en los puntos donde aparecen curvas con radios reducidos. Por tanto, el material rodante deberá adaptarse a estas características.



1.2.2.6. Compatibilidad en la interface rueda – riel

El CONCESIONARIO deberá garantizar que el material rodante cumpla las siguientes características:

- ◆ Las ruedas de todos los vehículos serán compatibles con el riel de perfil ASCE, de 80 lb/yda.
- ◆ Los rieles deberán tener la inclinación adecuada para que los radios de la cabeza del riel y de la rueda cuenten con mejor el acople entre ambos, calculado para un desplazamiento normal.



1.2.2.7. Caja y componentes

El CONCESIONARIO deberá garantizar que el material rodante cumpla las siguientes características:

- ◆ Las cajas deberán ser diseñadas para las condiciones de servicio establecidas, garantizando un período mínimo de 30 años de vida útil durante el cual ningún elemento de la estructura presentará deformación permanente, fisuras, ni corrosión del material. Su construcción y la selección de los materiales, acabados y recubrimientos deberán resultar en un diseño moderno, funcional, con una elevada resistencia al rayado y a la intemperie.
- ◆ Los materiales que conforman la caja deberán cumplir con las especificaciones de resistencia al fuego, baja emisión de humos y compuestos tóxicos, así como garantizar la integridad de la estructura bajo condiciones de fuego, según la norma NF 16-101 o equivalente. Los componentes deberán tener el mínimo de partes móviles y de elementos sometidos a desgaste.
- ◆ Las cajas de los vehículos deberán contar con estructuras y elementos antichoque, que aumenten la seguridad pasiva de los mismos en caso de accidentes. Estarán dotadas asimismo de los elementos necesarios para asegurar el confort de los pasajeros en todo momento.
- ◆ Las partes de la estructura que requerirán una atención particular serán el ensamble de unión entre la caja y los bogies, las extremidades del bastidor que alojarán los acopladores, los claros de los costados para alojamiento de puertas y los puntos de fijación bajo bastidor de los equipos pesados o que producen vibraciones, tales como equipo de control de tracción-frenado, motocompresores, convertidor estático y bastidores.
- ◆ El espectro de frecuencias propias de la caja deberá ser tal que no exista riesgo de resonancia con los rangos de frecuencia de las suspensiones y aparatos varios ensamblados. Se podrán presentar propuestas de los materiales en acero inoxidable o en aleaciones ligeras de aluminio con perfiles extruidos.
- ◆ Las cajas dispondrán de puntos de levante tanto en los talleres como para un eventual encarrilamiento.

1.2.3. Cadena de tracción

El CONCESIONARIO deberá garantizar que el material rodante cumpla las siguientes características:

- ◆ Se dispondrá cadena de tracción diésel eléctrico.

1.2.4. Radio mínimo de giro en curvas horizontales y verticales en vía principal y patios

El CONCESIONARIO deberá garantizar que el material rodante cumpla las siguientes características:

- ◆ El radio mínimo de giro en curva horizontal en la vía principal, para el cual deberá ser válido el material rodante dispuesto, será de 70 m, que es mínimo existente en la línea.
- ◆ En curva vertical, el radio mínimo de giro será de 2383 m.
- ◆ El radio mínimo en los patios, existente actualmente en el Patio 1 de Chilca y que se mantendrá en su nueva configuración, es de 62.5 m.



1.2.5. Tracción y frenado

El CONCESIONARIO deberá garantizar que el material rodante cumpla las siguientes características:

- ◆ La fuerza de tracción deberá ser superior a los 200 kN. Deberá permitir que el tren, cualquiera que sea su carga, alcance los 40 km/h en un tiempo máximo de 15 segundos.
- ◆ Se dispondrán discos de freno por eje en las DMUs y en los coches de pasajeros. Los frenos podrán ser hidrodinámicos o neumáticos. Sus prestaciones deberán tener en cuenta la necesidad de frenados de urgencia, en especial en los entornos de diversos núcleos habitados y zonas con población dispersa, existiendo peligro de invasión de la vía por peatones y animales.
- ◆ En cuanto al freno de estacionamiento, deberá impedir, de manera absoluta, el desplazamiento del tren bajo el efecto de la fuerza de gravedad hasta de una rampa de 5% cuando esté detenido. Esta inmovilización debe estar asegurada en las condiciones más desfavorables que puedan presentarse, incluyendo un freno de estacionamiento fuera de servicio. El freno de estacionamiento deberá ser aplicado por esfuerzo de un muelle mecánico y desaplicado por aire comprimido.

1.2.6. Aceleraciones en servicio.

El CONCESIONARIO deberá garantizar que el material rodante cumpla las siguientes características:

- ◆ La aceleración en servicio del material para viajeros podrá situarse entre 0.6 y 0.8 m/s², para cualquier condición de carga de los trenes.
- ◆ El sistema de control de los trenes permitirá una aceleración independiente de la carga.
- ◆ La deceleración de frenado en servicio del material de viajeros estará entre 0.6 y 1.1 m/s².
- ◆ Para el grado de frenado de emergencia se tomará un valor fijo en el rango de 1,3 a 1,5 m/s² en plano horizontal, para cualquier condición de carga del tren.
- ◆ En tracción y frenado de servicio el jerk deberá ser menor a 0,8 m/s³ considerando el tren a plena carga. En frenado de emergencia el jerk deberá ser menor a 1,4 m/s³ con el tren plenamente cargado.

1.2.7. Adhesión y estabilidad dinámica

El CONCESIONARIO deberá garantizar que el material rodante cumpla las siguientes características:

- ◆ El Coeficiente de adherencia se situará entre 0,28 y 0.35.
- ◆ Las condiciones de estabilidad dinámica del material deberán cumplir las condiciones establecidas por las normas europeas EN 14363:2007, PNE-prEN 14363 u otras equivalentes.



- ◆ Los bogies motores dispondrán, en un eje y por la parte exterior del bogie, de un dispositivo de arenado al riel. Éste actuará combinado con la posición del inversor de marcha. La actuación del sistema será neumática, para lo que se dispondrá del correspondiente eyector de arena, junto con una tolva o caja de almacenado. Ésta deberá disponer de una tapa que permita su fácil apertura para el llenado y que procure, una vez cerrada, una buena estanqueidad. Su capacidad será, como mínimo, de 20 litros por caja de arena.
- ◆ En cuanto los sistemas de engrasado, se ha descartado el uso de dispositivos embarcados, al incluirse éstos en las curvas de radio reducido

1.2.8. Bogies, ruedas y suspensiones

El CONCESIONARIO deberá garantizar que el material rodante cumpla las siguientes características:

- ◆ Las estructuras de los bogies sean construidas y producidas respetando las disposiciones de la Unión Internacional de Ferrocarriles (UIC) Normas UIC 515; UIC 615; EN 13749; EN 15085 1-2-3-4-5
- ◆ Los ejes, serán dimensionados de acuerdo a los criterios, condiciones de carga y a las prestaciones en base a las normas EN 13103; EN 13104; EN 13261; UIC 515-3 y UIC-811.
- ◆ Las ruedas sean de acero sólido y sean dimensionadas de acuerdo a criterios, condiciones de carga y a las prestaciones en base a las normas técnicas UIC 812-3; EN 13262; EN 13979.1. ver norma AREMA y AAR
- ◆ Las ruedas cumplan con la seguridad de la interface rueda-riel, y la norma EN 14363.
- ◆ Los rodamientos sean lubricados y protegidos eficazmente contra el polvo, la pérdida de lubricante y se dimensionen según los criterios, las condiciones de carga y las prestaciones en base a las normas EN 12080; EN 12081; EN 12082; ISO 281.
- ◆ Las ruedas pueden ser rectificadas en los tornos en fosa, en el taller de mantenimiento, sin que sea desarmada ninguna pieza del tren, operación segura y rápida.



Los bogies deberán cumplir con los requerimientos técnicos - funcionales siguientes:

- ◆ Los bogies que se proponga deberán estar preparados para poder cumplir con las características indicadas el material rodante tanto para viajeros como para mercancías.
- ◆ El Bastidor deberá ser fabricado con piezas de acero soldado.
- ◆ Deberán cumplir las prestaciones indicadas en cuanto a condiciones de resistencia y calidad de marcha de los trenes.
- ◆ Los bogies que se proponga deberán tener buenas características de marcha en todas las velocidades hasta la máxima, baja agresividad a la vía, esfuerzos reducidos de inscripción en curva, cadena de transmisión del esfuerzo semi-



suspendida, reparto uniforme de peso entre las ruedas y alto aprovechamiento de la adherencia rueda - carril.

- ◆ Los bogies deberán permitir el torneado de ruedas con un torno en foso, para lo que dispondrán de los correspondientes amarres en las cajas de grasa.
- ◆ Los bogies deberán requerir un mantenimiento reducido, para lo que habrá de tenerse en cuenta los puntos siguientes:
 - ◆ Simplicidad en el montaje de la caja sobre los bogies.
 - ◆ Ausencia de elementos sometidos a fricción.
 - ◆ Accesibilidad a los distintos componentes del bogie y, en especial, a los motores de tracción, de modo que su desmontaje sea sencillo y sin levantar la caja.
 - ◆ Dilatados períodos de engrases consecutivos y, cuando esta operación sea necesaria, por ejemplo en reductores, transmisiones, etc., superiores a los 100.000 km.
 - ◆ Los intervalos de revisión general de los bogies serán lo más espaciados posible.
- ◆ Los bogies de los vagones motores y remolques de los trenes de viajeros tendrán diferencias mínimas debiéndose poder convertir fácilmente unos en otros. Como mínimo, deberán tener idénticos los bastidores.
- ◆ Siempre que sea posible, el motor de tracción admitirá engrases a realizar desde la fosa, mediante el uso de engrasadores apropiados.
- ◆ Al menos se dará dos tipos homologados de aceite, fácilmente localizables en el mercado.
- ◆ El bastidor, el travesaño y demás piezas del bogie deberán estar eficazmente protegidos contra la oxidación mediante un proceso de pintado adecuado, debiéndose indicar en la propuesta el proceso previsto y el tipo de pintura que se va a utilizar.
- ◆ En los lados del bogie y sobre los largueros se colocarán las placas del fabricante así como la de identificación, en la que deberá figurar el anagrama del operador, año de fabricación y el número de serie.
- ◆ Las placas serán metálicas y estarán fijadas convenientemente de modo que se evite su pérdida o caída a la vía.
- ◆ Los bogies deberán tener especial resistencia al desgaste en elementos embocinados o roscados.
- ◆ Las cargas que se deberán tener en cuenta como hipótesis para el cálculo serán las estipuladas para las características de los trenes en estas especificaciones técnicas. Las pruebas estáticas y dinámicas se realizarán conforme a la Norma UIC 515, o equivalente.
- ◆ El bastidor del bogie deberá ser de construcción completamente soldada. Las diversas secciones de los elementos que lo componen se diseñarán de modo tal que el bastidor resulte ligero y robusto al mismo tiempo.



- ◆ Se considera eje montado al conjunto formado por un cuerpo de eje y sus dos ruedas caladas a presión sobre él. Las ruedas, así como los demás elementos que pueden ir calados a presión sobre el eje deberán estar provistos de los correspondientes orificios de decalaje por presión de aceite.

1.2.9. Enganches

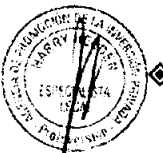
El CONCESIONARIO deberá garantizar que el material rodante cumpla las siguientes características:

- ◆ Los enganches, por ser un equipo de seguridad, se diseñarán para soportar esfuerzos generados bajo condiciones excepcionales tales como maniobras de socorro - descompostura, vagones inactivos a la tracción y/o frenado, entre otras, debiendo resistir esfuerzos longitudinales de compresión y tensión de 80.000 daN (800kN).
- ◆ Contarán con los dispositivos necesarios para impedir que se produzcan desacoplamiento intempestivos de las unidades bajo cualquier condición de circulación y carga. Asimismo, deberán soportar sin deterioro alguno las condiciones que se presentan durante la operación normal de los trenes, para lo cual se garantizará una vida útil de los elementos de amortiguación superior a los 700.000 km.
- ◆ Los enganches estarán equipados con un sistema de guiado y sustentación que asegure el autocentrado vertical y horizontal. La conexión neumática de la tubería de equilibrio se realizará en forma automática a través de válvulas de fácil reemplazo y con un acoplamiento eléctrico que garantice la continuidad del circuito de seguridad.

1.2.10. Red y componentes de baja tensión

El CONCESIONARIO deberá garantizar que el material rodante cumpla las siguientes características:

- ◆ Los cables eléctricos destinados a alimentar los diferentes equipos deberán ser seleccionados para soportar la tensión y corriente de los mismos, de tal manera que aseguren continuidad y elevada fiabilidad durante el servicio.
- ◆ Los cables deberán operar satisfactoriamente en grupos de conductores, en ambiente cerrado (sin ventilación) y expuestos a las radiaciones térmicas del equipo eléctrico de los vagones y de los cables adyacentes. Además, deberán estar diseñados para soportar temperaturas de sobrecarga, sobretensión y cortocircuitos que se puedan presentar durante la operación, sin degradación de sus características. Los cables deberán soportar, también sin degradación o deterioro alguno, la exposición eventual a solventes y lubricantes.
- ◆ Los equipos eléctricos bajo carrocería expuestos a partículas contaminantes sólidas (aceite, polvo, fragmentos de piedra y asfalto) que no estén en cajas selladas, deben ser protegidos con IP 65 y todos los demás con IP 55. Se deberá solicitar al Regulador la aprobación del grado de IP para cada equipo a suministrar.
- ◆ Los conductores del cableado de alta y baja tensión, así como sus aislamientos, deberán cumplir con las normas UIC 895 OR, CEI 1034, NFC 32-101, NFC 33-010, NFC 32-012, NFC 32-200, NH 32-80 e ICEAS 19-81, o equivalentes.



1.2.11. Iluminación

El CONCESIONARIO deberá garantizar que el material rodante cumpla las características siguientes:

- ◆ El sistema de alumbrado de pasajeros deberá ofrecer una iluminación al usuario que brinde una sensación de comodidad y bienestar, asegurando además, en caso de emergencia, un nivel de iluminación adecuado. Las luminarias deberán ser provistas de difusores que eviten el ofuscamiento.
- ◆ El alumbrado de los compartimentos de pasajeros de los trenes podrá ser normal o de emergencia. Los niveles a considerar para los dos tipos de alumbrado a 1.2 m del suelo son los siguientes:
 - ◆ Alumbrado normal (incluye las lámparas de emergencias). 400 lux promedio
 - ◆ Alumbrado de emergencia..... 50 lux promedio
- ◆ Las medidas de luminosidad se harán tomando como base la norma UIC 555 o equivalente.
- ◆ Las lámparas a utilizar serán fluorescentes, de 40 W, de encendido rápido y con una vida útil mínima de 7.000 horas. Si una lámpara se quema, esto no deberá provocar el apagado de otra.

1.2.12. Climatización

El CONCESIONARIO deberá garantizar que el material rodante cumpla las características siguientes:

- ◆ Los trenes sean equipados con un sistema integral de climatización interna (enfriamiento, calefacción y ventilación) y que sea completamente automático. El sistema deberá ser dimensionado teniendo en cuenta el ambiente y las condiciones en las que el material rodante prestará el servicio, cumpliendo la norma EN 14750.
- ◆ El sistema de climatización deberá ser informado y contar con la aprobación del Regulador.
- ◆ El CONCESIONARIO deberá asegurar que en el caso de una falla eléctrica, el sistema de ventilación deberá ser capaz de funcionar en forma segura (otra fuente de alimentación del suministro eléctrico) que permita la activación automática de la ventilación por un tiempo de 60 minutos.



1.2.13. Servicios Higiénicos

- ◆ El CONCESIONARIO, deberá prever la incorporación de un servicio higiénico para los pasajeros del DMU, que cumplan con las especificaciones y normativas para el Servicio Ferroviario, los residuos sólidos y efluentes captados deberán ser convenientemente evacuados a la red pública de alcantarillado en la Estación Chilca o Estación de Huancavelica.

1.2.14. Seguridad contra incendios, humo y gases tóxicos

El CONCESIONARIO deberá garantizar que el material rodante cumpla las características siguientes:

- ◆ Su diseño, fabricación, instalación y pruebas del material rodante, deberá de utilizar materiales que cumplan con las normas internacionales en relación al tema.
- ◆ Cada coche será equipado con extintores de incendios, dispuesto de manera tal de no obstruir el movimiento de los pasajeros y fácil accesibilidad de acuerdo a las normas, el mismo que deberá ser aprobado por el Regulador.
- ◆ Se proveerá de un sistema para la detección de humo y la medición de la temperatura, que permitirá señalar su ubicación en el detector del panel de alarmas y deberá cumplir con las normas internacionales vigentes.
- ◆ El sistema de detección de fuego, humos y gases tóxicos, debe garantizar la transmisión de estas informaciones a la estación más cercana y al puesto de control.
- ◆ Se proveerá y garantizará que el sistema de detección de incendio, humos y gases tóxicos, proporcionará la información al puesto de control de manera que permita la activación del Plan de Contingencia o respuesta a emergencias del EDI aprobado.
- ◆ Se deberá de proveer y garantizar que el compartimento de pasajeros permita una resistencia al fuego de acuerdo a la normatividad aplicable.
- ◆ El cableado eléctrico de los coches deberá ser con conductores del tipo LSOH.

1.2.15. Piso del coche

El CONCESIONARIO deberá garantizar que el material rodante cumpla las características siguientes:

- ◆ La estructura de piso del coche sea tal, como para impedir la transmisión de vibraciones, ruidos y el calor de la parte debajo de la caja, mediante el uso de soportes elásticos, capas de materiales aislantes y lo que sea necesario. Los niveles de ruido, temperatura y vibración estarán de acuerdo a la norma correspondiente.
- ◆ El revestimiento del piso del coche será de un material antideslizante y resistente al desgaste, instalado adecuadamente a las paredes verticales del revestimiento y los asientos a fin de permitir una limpieza fácil mediante el uso de medios mecánicos.
- ◆ Toda la superficie sea antideslizante en todas las condiciones climáticas y resistentes al fuego de acuerdo a normas.

1.2.16. Ventanas y cristales frontales

El CONCESIONARIO deberá garantizar que el material rodante cumpla las características siguientes:

- ◆ Las ventanas fijas laterales, serán únicas y de espesor mínimo de acuerdo a las normas NFF 31-250, ASTM D-2000 y SNCF ST-250, serán posicionadas y dimensionadas para garantizar una buena visibilidad al exterior. Los cristales frontales permitirán la mejor visibilidad posible, aun lateralmente; serán seguros, laminados y templados químicamente de acuerdo a la norma FS-ST 308474. Las



superficies transparentes o vidriadas deberán cumplir con la normativa contra incendios.

1.2.17. Aislamiento térmico e impermeable

El CONCESIONARIO deberá garantizar que el material rodante cumpla las características siguientes:

- ◆ Los materiales utilizados para el aislamiento térmico de los trenes sean insensibles a la humedad y no se hinchen ni se desintegren; sus características serán constantes en el tiempo.
- ◆ La caja sea impermeable, en particular en correspondencia a las ventanas, de las tomas de aire acondicionado y sistemas de ventilación forzada.

1.2.18. Ruido

El CONCESIONARIO deberá garantizar que el material rodante cumpla las siguientes condiciones:

- ◆ Los trenes deberán ser concebidos para reducir las vibraciones y el ruido con el fin de minimizar su efecto sobre los usuarios y el entorno. Deberá permitir la disminución de los ruidos y las vibraciones generados por los órganos principales y auxiliares, tanto en el interior como en el exterior de los vehículos, es decir en las áreas de los andenes.
- ◆ El montaje de los equipos que se ubican bajo bastidor y en el interior de la caja se realizará de tal forma que se limite el nivel de ruido perceptible tanto en el interior como en el exterior del vehículo. En caso necesario, se proveerá revestimientos para el aislamiento acústico, pantallas o suspensiones elásticas. Estos elementos se fabricarán en materiales ignífugos y, además, de conformidad con la norma NF 16-101.
- ◆ El nivel de ruido admisible será medido con los equipos de ventilación y climatización apagados.



Valores límite de ruido dB (A)			
V (km/h)	0	45	80
Interior	60	65	70
Exterior	60	78	85



- ◆ El nivel de ruido al interior del tren, en su plena capacidad y con el sistema de climatización activo, debe respetar los límites indicados en la norma EN 14750.
- ◆ El nivel de ruido al interior del tren, durante la parada del mismo y durante toda la fase de apertura y cierre de las puertas, no debe ser superior a 68dB (A).
- ◆ Las mediciones al interior se efectuarán según la norma ISO EN 3381/2011; aquellas al exterior según la norma ISO EN 3095/2005.
- ◆ Asimismo, se deberá atenuar los ruidos de las diferentes paredes guarnecidas en la estructura de la caja para que las frecuencias resonantes estén desacopladas en cualquier punto del rango normal de funcionamiento.

1.2.19. Vibraciones

El CONCESIONARIO deberá garantizar que el material rodante cumpla las siguientes condiciones:

- ◆ El material móvil tendrá una generación mínima, o bien con una atenuación adecuada de todas las vibraciones, de modo que no afecten el confort de los pasajeros. Las frecuencias propias de las vibraciones deberán satisfacer al máximo posible aquellas perjudiciales a la salud definidas por la norma ISO 2631.

1.2.20. Protección contra la corrosión y pintura

El CONCESIONARIO deberá garantizar que el material rodante cumpla las características siguientes:

- ◆ Todos los productos usados para la pintura sean de la más alta calidad y resistentes a la corrosión.

1.2.21. Alimentación eléctrica de emergencia. Baterías

El CONCESIONARIO deberá garantizar que el material rodante cumpla las características siguientes:

- ◆ Cada vehículo tendrá una fuente de energía secundaria alternativa.
- ◆ La transición de la fuente de alimentación primaria a la de emergencia (y viceversa) será tal, que no dañe el vehículo y sus componentes en alguna parte, así también será segura para los usuarios y/o el personal de mantenimiento.
- ◆ En cada tren serán instalados los bancos de baterías, en cantidad acorde a la formación propuesta. El banco de baterías estará conectado en paralelo a los circuitos del tren que lo requieran.
- ◆ En cada tren se deberá instalar bancos de baterías, en cantidad acorde a la formación propuesta, formados por celdas recargables de níquel-cadmio conectadas en serie. El banco de baterías estará conectado en paralelo a los circuitos del tren que lo requieran

En condiciones normales, los bancos de baterías deberán alimentar las cargas del tren, en caso de falla de un banco de baterías, un solo banco deberá ser capaz de absorber, en forma automática, la carga de un tren completo.

Se deberá proveer, mantener y garantizar que las baterías serán capaces de alimentar por sí solas durante 1 hora al 100% de los Circuitos Principales del tren.

El banco de baterías se debe ubicar en un chasis portaceldas, el cual es un conjunto metálico que permite colocar varios acumuladores para asegurar su protección, fijación y mantenimiento. Además, este último deberá tener un sistema que permita su deslizamiento hacia el exterior del carro para su inspección o cambio.

1.2.22. Sistema de control del tren

El CONCESIONARIO deberá garantizar que el material rodante cumpla las características siguientes:

- ◆ La red de datos estará conforme a la norma IEC 61375 u otras similares.
- ◆ El sistema de control y mando computarizado supervisará el funcionamiento del tren de acuerdo a la norma IEC 61375 u otras similares.
- ◆ La arquitectura y el equipo de monitoreo del tren deben asegurar que el sistema pueda escalarse, de manera que sea posible efectuar fácilmente modificaciones y extensiones de las aplicaciones.
- ◆ El bus de tren especificado será en el estándar TCN como el Wire Train Bus (WTB), el cual permite la comunicación entre los equipos de diferentes vehículos del mismo tren, a 1 Mbps.
- ◆ El bus de vehículo será especificado en el estándar TCN como el Multifunction Vehicle Bus (MVB) que es un bus de comunicaciones serie que permite el intercambio de información entre los equipos instalados en un entorno local, a 1.5 Mbps.
- ◆ Las funciones de supervisión, mando y control que deben ser consideradas, entre otras, en el sistema de monitoreo del tren incluirán los siguientes esquemas y equipos:
 - ◆ Sistema de tracción y frenado
 - ◆ Sistema de operación de puertas
 - ◆ Convertidor estático
 - ◆ Carga de batería
 - ◆ Motocompresor
 - ◆ Sistema neumático
 - ◆ Ventilación de salones de pasajeros
 - ◆ Alumbrado
 - ◆ Freno de estacionamiento
 - ◆ Suspensión neumática
 - ◆ Sistema de sonorización
 - ◆ Equipo de arenado
 - ◆ Dispositivos de «SEÑAL DE ALARMA»
 - ◆ Conmutadores y llaves de operación del tren
 - ◆ Registrador electrónico de eventos (caja negra)
 - ◆ Conducción
 - ◆ Ayuda al mantenimiento



1.2.23. Diagnóstico y monitoreo

El CONCESIONARIO deberá garantizar que el material rodante cumpla las características siguientes:

- ◆ Cada tren poseerá los Sistemas para el Registro de los estados de servicio de los frenos, la alimentación/retorno de energía eléctrica y la propulsión, los ganchos, las puertas, la energía de emergencia, los equipos de control, comunicación y telecomunicación. Todas las informaciones indicadas deberán centralizarse en el puesto de conducción, siendo el maquinista el encargado de informar al PCO y adoptar las medidas pertinentes. En caso de situación de falla

o mal funcionamiento de los componentes y equipos, estas serán transmitidas por el maquinista al PCO.

- ◆ Cada tren poseerá un doble sistema de diagnóstico ubicado a bordo, el cual será de rápida y fácil accesibilidad de los operadores del mantenimiento o personal de emergencia. Todas las señalizaciones de diagnóstico serán disponibles en una interface especial, oportunamente protegida, a bordo de los vehículos, para permitir las verificaciones y la búsqueda de fallas directa por el personal de mantenimiento o emergencia.
- ◆ El tren poseerá un sistema de diagnóstico para las operaciones de búsqueda de fallas, que permitan identificar el elemento a ser reemplazado (LRU - Line Replaceable Unit).
- ◆ Los sistemas de diagnóstico se ajustarán a las normas IEEC 61375 (software) y EN 50155 (hardware).
- ◆ El tren tendrá las condiciones de detectar en tiempo real las siguientes informaciones de máxima prioridad;
 - ◆ Activación frenado de emergencia;
 - ◆ Habilidad del panel de maniobra para la conducción manual;
 - ◆ Acción de un comando para la evacuación de urgencia (apertura de emergencia puertas);
 - ◆ Estado de los enganches entre los coches del tren;
 - ◆ Falla en el sistema de propulsión;
 - ◆ Falla en el sistema de frenado, incluido el patinaje de las ruedas
 - ◆ Estado de alimentación de los servicios auxiliares (y correspondientes "alarmas baterías");
 - ◆ Falla puesta en tierra;
 - ◆ Falla control puertas;
 - ◆ Falla en el sistema eléctrico de los coches;
 - ◆ Detección de incendio.
- ◆ Los trenes deberán contar con un dispositivo que permita detectar, medir, registrar, procesar, mostrar y transmitir parámetros relacionados con el funcionamiento de sus equipos, los cuales permitirán conocer el comportamiento general del tren, así como el de sus principales sistemas, y, en caso de incidentes, realizar un deslinde de responsabilidades. El Registrador de evento o caja negra es un registrador electrónico múltiple, diseñado con base en un microprocesador, cuyo objetivo principal es memorizar parámetros de funcionamiento del tren. La caja negra deberá contar con un puerto de comunicación a través del cual sea posible conectar al equipo un sistema de cómputo para programarla y extraer la información.



1.2.24. Mantenimiento y sistemas de ayuda al mantenimiento

El CONCESIONARIO deberá garantizar que el material rodante dispondrá de un plan de mantenimiento conforme a las siguientes indicaciones:

- ◆ El Plan de Mantenimiento definitivo para cualquiera de los vehículos que se dispongan en la línea deberá ser aportado por el fabricante finalmente escogido por el Concesionario.
- ◆ Tanto en los vehículos automotores como en las locomotoras de nueva adquisición se dispondrán sistemas de mantenimiento electrónico, con el fin de

obtener datos que puedan ser enviados a los técnicos y permitan ayudar al mantenimiento de los vehículos mediante el diagnóstico de fallos y la preparación de las tareas a realizar en el taller, así como la anticipación de problemas y previsión de fallos.

1.2.25. Operación en modo degradado

El CONCESIONARIO deberá garantizar que el material rodante cumpla las características siguientes:

- ◆ Los sistemas que lleve implantados el tren deben asegurar la viabilidad de la Operación ferroviaria ante la existencia de un posible fallo en alguno de ellos. En función del elemento que falle y del tipo de fallo que haya sufrido, la respuesta al mismo podrá ser diferente. El Material Móvil seleccionado deberá asegurar que en todo momento la respuesta asegure la seguridad de los pasajeros y la carga.
- ◆ Fallos leves, el tren deberá poder finalizar su recorrido hasta el punto final del trayecto en Chilca o Huancavelica, con el fin de no afectar al resto de las circulaciones. En este punto sería reparado para su vuelta al servicio.
- ◆ Fallos medios, el tren debería poder circular por sus propios medios hasta la estación o vía de apartado más próxima, donde sería apartado para no interrumpir las circulaciones en la línea. En este punto el tren sería socorrido y los pasajeros evacuados.
- ◆ Fallos de mayor gravedad, el tren quedará detenido en la línea, quedando bloqueada hasta que pueda ser socorrido y trasladado al taller para su reparación.

1.2.26. Consumo y eficiencia energética

El CONCESIONARIO deberá garantizar el cumplimiento de la norma ISO 50001 (Gestión de la Energía) aplicado al Material Rodante:



- ◆ Con el fin de solventar el problema de la altitud de la línea (de 2700 a 3900 m.s.n.m.) los motores serán turboalimentados, o contarán con un sistema equivalente que permita asegurar el correcto funcionamiento en condiciones climáticas desfavorables (temperatura mínima de -15 °C y máxima de 32 °C, granizo, lluvia intensa.)



1.2.27. Compatibilidad electromagnética

El CONCESIONARIO deberá garantizar que el material rodante cumpla las condiciones siguientes:

- ◆ Los trenes y sus equipos no deben ser perturbados por los campos electromagnéticos conducidos y radiados por los diversos sistemas de información, control o mando existentes en las instalaciones fijas, ni viceversa, así como por fuentes externas. Se exige el cumplimiento de las normas IEC 50, 801, CISPR 11 o equivalente.
- ◆ De acuerdo con el diseño del tren, los cables que así lo requieran deberán estar blindados para evitar la interferencia electromagnética. En la cubierta del

aislamiento se deberá indicar los siguientes datos: tensión nominal del cable, tipo de aislamiento, clase y sección nominal del conductor.

- ◆ En función del diseño del tren, los acoples para la conexión eléctrica entre los vagones deberán incorporar también cables blindados para protección contra interferencias electromagnéticas.
- ◆ La frecuencia de operación del convertidor y sus armónicas no deberán perturbar el funcionamiento de los equipos del tren, como pueden ser la señalización o la transmisión remota de datos, entre otros.
- ◆ Los equipos de las instalaciones fijas, tales como armarios de señalización o Telecomunicaciones, no deberán ser perturbados. Tampoco deberá ser alterado el funcionamiento del convertidor estático por la acción de los campos electromagnéticos existentes en los vagones o en las instalaciones fijas.

1.2.28. Sistema de información al pasajero

El CONCESIONARIO deberá garantizar que el material rodante cumpla las condiciones siguientes:

- ◆ Se dispondrá un sistema de información al pasajero en los trenes exclusivos de viajeros. Este sistema deberá contar con megafonía a bordo, anuncio automático de estaciones y música ambiental. Debe incorporar:
 - ◆ Un cartel frontal en cada cabina y un cartel exterior junto a cada puerta.
 - ◆ Intercomunicadores en todos los vehículos, y uno específico en cada plaza PMR

1.2.29. Seguridad para los pasajeros y la vigilancia

El CONCESIONARIO deberá garantizar que el material rodante cumpla las condiciones siguientes:

- ◆ Los trenes exclusivos de viajeros irán dotados de un sistema de video vigilancia con grabación continua. El Regulador será quien apruebe que estos sistemas sean suficientes en calidad y cantidad

1.3. CARACTERÍSTICAS GENERALES APLICABLES A LOCOMOTORAS

Las locomotoras deben realizar los servicios de transporte de tren mixto de bodegas y pasajeros, y de trenes exclusivos de viajeros conformados con un número variable de coches de viajeros. Se ha contemplado para atender estos servicios la puesta en servicio de tres (03) locomotoras. Se propone que todas ellas sean de características similares, facilitando así la rotación del material y las labores de mantenimiento. Se han analizado varios tipos de locomotoras, debiendo cumplir todas ellas con las siguientes características generales:

- ◆ Tracción diésel-eléctrica
- ◆
- ◆ Capacidad para operar con la elevada altitud que tiene la línea (desde 2700 hasta 3900 msnm). Será necesario el turboalimentador en el motor, pudiendo incluso llegar a compensarse tal reducción a alto régimen.

- ◆ Adaptación para los radios reducidos de la línea (radios mínimos de 70 m). Esto afectará al gálibo del material rodante.
- ◆ Longitud en el entorno a los 20 m, con el fin de no penalizar la longitud total de los trenes, dado que las longitudes de los puntos de cruce son reducidas
- ◆ Carga máxima por eje: 15 toneladas
- ◆ Capacidad de arrastre mínima de 270 toneladas efectivas, teniendo en cuenta las pendientes que tiene la línea (por encima de 3 % en algún tramo).
- ◆ Las velocidades de circulación de los trenes en general deberán cumplir con lo estipulado en los Estándares de Seguridad para Vías de Clase 3, en ese sentido y siempre que las características geométricas y climáticas lo permitan, la velocidad de los trenes de mercancías debe alcanzar los 64 km/h y en el caso de los trenes de pasajeros se alcanzará los 96 km/h.

Será necesario contar con tres (03) locomotoras que sean capaces de dar el servicio previsto en la línea, para ello, el CONCESIONARIO podrá optar por reconstruir algunas de las locomotoras en desuso existentes actualmente en el Patio 1 de Chilca, propiedad del FHH, o bien por recurrir a locomotoras de nueva adquisición. El proceso de reconstrucción o fabricación de estos equipos deberá cumplir con las normas establecidas por la AAR y los RAMS Ferroviarios además del cumplimiento de los Niveles de Servicio descritos en el Anexo 7 del Contrato.

1.4. CARACTERÍSTICAS APLICABLES A COCHES DE PASAJEROS

De acuerdo al Proyecto el CONCESIONARIO se obliga a adquirir un total de ocho (8) Coches de Pasajeros, los cuales deberán cumplir con los siguientes requisitos mínimos:

- Dimensionamiento detallado, cálculos, planos, informes de todos los componentes del coche.
- Verificación en cuanto a las cargas totales y por eje
- Diseños, descripciones y relaciones de cálculo de caja, bogies, ejes y ejes montados, viga pivot, suspensión y transmisión
- Informe sobre todos los sistemas de frenado
- Verificación en cuanto a la total compatibilidad con las características específicas de las líneas a las que están destinados (circulación, obstáculos, instalaciones de a bordo, entre otros)
- Estudio del pasillo de intercirculación respecto a la geometría de la vía
- Estudio del sistema de climatización
- Programa y equipo de mantenimiento
- Estudio de cargas de incendio
- Estudio del estudio del galibo estático y dinámico del tren con relación a la sección del túnel
- Estudio detallado de riesgos y mitigación

1.4.1. Diseño General

1.4.1.1. Gálidos estáticos y dinámicos

El CONCESIONARIO deberá garantizar que el material rodante cumpla las siguientes características:



- ◆ Se mantendrán los gálibos que presenta actualmente la línea, tanto en los túneles como en los puntos donde aparecen curvas con radios reducidos. Por tanto, el material rodante deberá adaptarse a estas características.

1.4.1.2. Compatibilidad en la interface rueda – riel

El CONCESIONARIO deberá garantizar que el material rodante cumpla las siguientes características:

- ◆ Las ruedas de todos los vehículos serán compatibles con el riel de perfil ASCE, de 80 lbs/yda.
- ◆ Los rieles deberán tener la inclinación adecuada para que los radios de la cabeza del riel y de la rueda cuenten con mejor el acople entre ambos, calculado para un desplazamiento normal.

1.4.1.3. Caja y componentes

El CONCESIONARIO deberá garantizar que el material rodante cumpla las siguientes características:

- ◆ Las cajas deberán ser diseñadas para las condiciones de servicio establecidas, garantizando un periodo mínimo de 30 años de vida útil durante el cual ningún elemento de la estructura presentará deformación permanente, fisuras, ni corrosión del material. Su construcción y la selección de los materiales, acabados y recubrimientos deberán resultar en un diseño moderno, funcional, con una elevada resistencia al rayado y a la intemperie.
- ◆ Los materiales que conforman la caja deberán cumplir con las especificaciones de resistencia al fuego, baja emisión de humos y compuestos tóxicos, así como garantizar la integridad de la estructura bajo condiciones de fuego, según la norma NF 16-101 o equivalente. Los componentes deberán tener el mínimo de partes móviles y de elementos sometidos a desgaste.
- ◆ Las cajas de los vehículos deberán contar con estructuras y elementos antichoque, que aumenten la seguridad pasiva de los mismos en caso de accidentes. Estarán dotadas asimismo de los elementos necesarios para asegurar el confort de los pasajeros en todo momento.



- ◆ Las partes de la estructura que requerirán una atención particular serán el ensamble de unión entre la caja y los bogies, las extremidades del bastidor que alojarán los acopladores, los claros de los costados para alojamiento de puertas y los puntos de fijación bajo bastidor de los equipos pesados o que producen vibraciones, tales como equipo de control de tracción-frenado, motocompresores, convertidor estático y bastidores.



- ◆ El espectro de frecuencias propias de la caja deberá ser tal que no exista riesgo de resonancia con los rangos de frecuencia de las suspensiones y aparatos varios ensamblados. Se podrán presentar propuestas de los materiales en acero inoxidable o en aleaciones ligeras de aluminio con perfiles extruidos.
- ◆ Las cajas dispondrán de puntos de levante tanto en los talleres como para un eventual encarrilamiento.

1.4.2. Radio mínimo de giro en curvas horizontales y verticales en vía principal y patios

El CONCESIONARIO deberá garantizar que el material rodante cumpla las siguientes características:

- ◆ El radio mínimo de giro en curva horizontal en la vía principal, para el cual deberá ser válido el material rodante dispuesto, será de 70 m, que es mínimo existente en la línea.
- ◆ En curva vertical, el radio mínimo de giro será de 2383 m.
- ◆ El radio mínimo en los patios, existente actualmente en el Patio 1 de Chilca y que se mantendrá en su nueva configuración, es de 62.5 m.

1.4.3. Frenado

El CONCESIONARIO deberá garantizar que el Material Rodante cumpla las siguientes características:

- ◆ Se dispondrán discos de freno por eje en los coches de pasajeros. Los frenos podrán ser hidrodinámicos o neumáticos. Sus prestaciones deberán tener en cuenta la necesidad de frenados de urgencia, en especial en los entornos de diversos núcleos habitados y zonas con población dispersa, existiendo peligro de invasión de la vía por peatones y animales.
- ◆ En cuanto al freno de estacionamiento, deberá impedir, de manera absoluta, el desplazamiento del tren bajo el efecto de la fuerza de gravedad hasta de una rampa de 5% cuando esté detenido. Esta inmovilización debe estar asegurada en las condiciones más desfavorables que puedan presentarse, incluyendo un freno de estacionamiento fuera de servicio. El freno de estacionamiento deberá ser aplicado por esfuerzo de un muelle mecánico y desaplicado por aire comprimido.

1.4.4. Adhesión y estabilidad dinámica

El CONCESIONARIO deberá garantizar que el material rodante cumpla las siguientes características:

- ◆ El Coeficiente de adherencia se situará entre 0,28 y 0.35.

1.4.5. Bogies, ruedas y suspensiones

El CONCESIONARIO deberá garantizar que el material rodante cumpla las siguientes características:

- ◆ Las estructuras de los bogies, los ejes y las ruedas sean construidas y producidas respetando las disposiciones de la AAR.

1.4.6. Enganches

- ◆ Los enganches, por ser un equipo sometido a esfuerzos deberá garantizar la seguridad. Se diseñarán para soportar esfuerzos generados bajo condiciones excepcionales tales como maniobras de socorro - descompostura, vagones



inactivos a la tracción y/o frenado, entre otras, debiendo resistir esfuerzos longitudinales de compresión y tensión de 800kN.

- ◆ Contarán con los dispositivos necesarios para impedir que se produzcan desacoplamientos intempestivos de las unidades bajo cualquier condición de circulación y carga. Asimismo, deberán soportar sin deterioro alguno las condiciones que se presentan durante la operación normal de los trenes, para lo cual se garantizará una vida útil de los elementos de amortiguación superior a los 700.000 km.
- ◆ Los enganches estarán equipados con un sistema de guiado y sustentación que asegure el autocentrado vertical y horizontal. La conexión neumática de la tubería de equilibrio se realizará en forma automática a través de válvulas de fácil reemplazo y con un acoplamiento eléctrico que garantice la continuidad del circuito de seguridad.

1.4.7. Iluminación

El CONCESIONARIO deberá garantizar que el material rodante cumpla las características siguientes:

- ◆ El sistema de alumbrado de pasajeros deberá ofrecer una iluminación al usuario que brinde una sensación de comodidad y bienestar, asegurando además, en caso de emergencia, un nivel de iluminación adecuado. Las luminarias deberán ser provistas de difusores que eviten el ofuscamiento.
- ◆ El alumbrado de los compartimentos de pasajeros de los trenes podrá ser normal o de emergencia. Los niveles a considerar para los dos tipos de alumbrado a 1.2 m del suelo son los siguientes:
 - ◆ Alumbrado normal 400 lux promedio
 - ◆ Alumbrado de emergencia..... 50 lux promedio
- ◆ Las medidas de luminosidad se harán tomando como base la norma UIC 555 o equivalente.
- ◆ Las iluminación a utilizar serán de tecnología LED, de encendido rápido y con una vida útil mínima de 12.000 horas.



1.4.8. Climatización y Renovación de Aire

El CONCESIONARIO deberá garantizar que el Material Rodante cumpla las características siguientes:



- ◆ Los trenes sean equipados con un sistema integral de climatización interna (enfriamiento, calefacción y ventilación) y que sea completamente automático, además de la renovación de aire deberán cumplir con las normas internacionales para el transporte de pasajeros por vía férrea. El sistema deberá ser dimensionado teniendo en cuenta el ambiente y las condiciones en las que el material rodante prestará el servicio.
- ◆ El CONCESIONARIO deberá asegurar que en el caso de una falla eléctrica, el sistema de ventilación deberá ser capaz de funcionar en forma segura (otra fuente de alimentación del suministro eléctrico) que permita la activación automática de la ventilación por un tiempo de 30 minutos.

1.4.9. Servicios Higiénicos

- ◆ El CONCESIONARIO, deberá prever la incorporación de un servicio higiénico para los pasajeros por coche, que cumplan con las especificaciones y normativas correspondientes, los residuos sólidos y efluentes captados deberán ser convenientemente evacuados a la red pública de alcantarillado en la Estación Chilca o Estación de Huancavelica.

1.4.10. Seguridad contra incendios, humo y gases tóxicos

El CONCESIONARIO deberá garantizar que el material rodante cumpla las características siguientes:

- ◆ Cada coche será equipado con extintores de incendios, dispuesto de manera tal de no obstruir el movimiento de los pasajeros y fácil accesibilidad de acuerdo a las normas, el mismo que deberá ser aprobado por el Regulador.
- ◆ Se diseñará, proveerá y garantizará que el sistema de detección de incendio, humos y gases tóxicos, proporcionará la información al puesto de control de manera que permita la activación del Plan de Contingencia o respuesta a emergencias del Proyecto aprobado por el CONCEDENTE.
- ◆ El cableado eléctrico de los coches deberá ser con conductores del tipo LSOH.

1.4.11. Piso del coche

El CONCESIONARIO deberá garantizar que el material rodante cumpla las características siguientes:

- ◆ La estructura de piso del coche sea tal, como para impedir la transmisión de vibraciones, ruidos y el calor de la parte debajo de la caja, mediante el uso de soportes elásticos, capas de materiales aislantes y lo que sea necesario. Los niveles de ruido, temperatura y vibración estarán de acuerdo a la norma correspondiente.
- ◆ El revestimiento del piso del coche será de un material antideslizante y resistente al desgaste, instalado adecuadamente a las paredes verticales del revestimiento y los asientos a fin de permitir una limpieza fácil mediante el uso de medios mecánicos.
- ◆ Toda la superficie sea antideslizante en todas las condiciones climáticas y resistentes al fuego de acuerdo a normas.

1.4.12. Ventanas y cristales frontales

El CONCESIONARIO deberá garantizar que el material rodante cumpla las características siguientes:

- ◆ Las ventanas fijas laterales, serán únicas y de espesor mínimo de acuerdo a las normas NFF 31-250, ASTM D-2000 y SNCF ST-250, serán posicionadas y dimensionadas para garantizar una buena visibilidad al exterior. Los cristales frontales permitirán la mejor visibilidad posible, aun lateralmente; serán seguros, laminados y templados químicamente de acuerdo a la norma FS-ST 308474. Las superficies transparentes o vidriadas deberán cumplir con la normativa contra incendios.



1.4.13. Aislamiento térmico e impermeable

El CONCESIONARIO deberá garantizar que el material rodante cumpla las características siguientes:

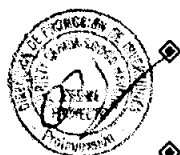
- ◆ Los materiales utilizados para el aislamiento térmico de los trenes sean insensibles a la humedad y no se hinchen ni se desintegren; sus características serán constantes en el tiempo.
- ◆ La caja sea impermeable, en particular en correspondencia a las ventanas, de las tomas de aire acondicionado y sistemas de ventilación forzada.

1.4.14. Ruido

El CONCESIONARIO deberá garantizar que el material rodante cumpla las siguientes condiciones:

- ◆ Los trenes deberán ser concebidos para reducir las vibraciones y el ruido con el fin de minimizar su efecto sobre los usuarios y el entorno. Deberá permitir la disminución de los ruidos y las vibraciones generados por los órganos principales y auxiliares, tanto en el interior como en el exterior de los vehículos, es decir en las áreas de los andenes.
- ◆ El montaje de los equipos que se ubican bajo bastidor y en el interior de la caja se realizará de tal forma que se limite el nivel de ruido perceptible tanto en el interior como en el exterior del vehículo. En caso necesario, se proveerá revestimientos para el aislamiento acústico, pantallas o suspensiones elásticas. Estos elementos se fabricarán en materiales ignífugos y, además, de conformidad con la norma NF 16-101.
- ◆ El nivel de ruido admisible será medido con los equipos de ventilación y climatización apagados.

Valores límite de ruido dB (A)			
V (km/h)	0	45	80
Interior	60	65	70
Exterior	60	78	85



◆ El nivel de ruido al interior del tren, en su plena capacidad y con el sistema de climatización activo, debe respetar los límites indicados en la norma EN 14750.

- ◆ El nivel de ruido al interior del tren, durante la parada del mismo y durante toda la fase de apertura y cierre de las puertas, no debe ser superior a 68dB (A).



- ◆ Las mediciones al interior se efectuarán según la norma ISO EN 3381/2011; aquellas al exterior según la norma ISO EN 3095/2005.

1.4.15. Vibraciones

El CONCESIONARIO deberá garantizar que el material rodante cumpla las siguientes condiciones:

- ◆ El material móvil tendrá una generación mínima, o bien con una atenuación adecuada de todas las vibraciones, de modo que no afecten el confort de los

pasajeros. Las frecuencias propias de las vibraciones deberán satisfacer al máximo posible aquellas perjudiciales a la salud definidas por la norma ISO 2631.

1.4.16. Protección contra la corrosión y pintura

El CONCESIONARIO deberá garantizar que el material rodante cumpla las características siguientes:

- ◆ Todos los productos usados para la pintura sean de la más alta calidad y resistentes a la corrosión.

1.4.17. Alimentación eléctrica de emergencia. Baterías

El CONCESIONARIO deberá garantizar que el material rodante cumpla las características siguientes:

- ◆ Cada vehículo tendrá una fuente de energía secundaria alternativa con capacidad para 30 min a los servicios básicos.

1.4.18. Mantenimiento y sistemas de ayuda al mantenimiento.

El CONCESIONARIO deberá garantizar que el material rodante dispondrá de un plan de mantenimiento conforme a las siguientes indicaciones:

- ◆ El Plan de Mantenimiento definitivo para cualquiera de los vehículos que se dispongan en la línea deberá ser aportado por el fabricante

1.4.19. Sistema de información al pasajero

El CONCESIONARIO deberá garantizar que el material rodante cumpla las condiciones siguientes:

- ◆ Se dispondrá un sistema de información al pasajero en los trenes exclusivos de viajeros. Este sistema deberá contar con megafonía a bordo, anuncio automático de estaciones y música ambiental. Debe incorporar:

- ◆ Un cartel frontal en cada cabina y un cartel exterior junto a cada puerta.
- ◆ Intercomunicadores en todos los vehículos, y uno específico en cada plaza PMR



1.4.20. Seguridad para los pasajeros y la vigilancia

El CONCESIONARIO deberá garantizar que el material rodante cumpla las condiciones siguientes:

- ◆ Los trenes exclusivos de viajeros irán dotados de un sistema de video vigilancia con grabación continua.



1.5. CARACTERÍSTICAS APLICABLES A VAGONES DE MERCANCÍAS

De acuerdo al Proyecto el CONCESIONARIO se obliga a adquirir un total de cinco (05) vagones tipo bodega para mercancías, con las que podrán darse los servicios previstos de trenes mixtos.

Cumplirán las siguientes condiciones:

- ◆ Los vagones tipo Bodega deberán contar con puerta de doble hoja lateral y cierre hermético.
- ◆ La carga máxima por eje será de 15 toneladas
- ◆ Longitud aproximada es 15 m.

1.6. PRUEBAS PRELIMINARES Y DE PUESTA EN MARCHA

Las pruebas serán las siguientes:

- ◆
- ◆ 1.- Pruebas de Puesta en Marcha:
 - ◆ 1.1.- Pruebas de Funcionamiento
 - ◆ 1.2.- Pruebas Operativas
 - ◆ 1.3.- Pruebas de Marcha en vacío
- ◆ Las Pruebas de Puesta en Marcha se realizarán según lo establecido en el Contrato siguiendo los protocolos que el CONCESIONARIO proponga en los EDI de Material Rodante y sea aprobado por el CONCEDENTE con opinión del Regulador

1.7. RECONSTRUCCIÓN DEL MATERIAL RODANTE EXISTENTE

El CONCESIONARIO podrá reconstruir completamente las tres (03) locomotoras y dos (02) autovagones autopropulsados existentes a partir de la Toma de Posesión y que servirán para la prestación del Servicio de Transporte Ferroviario durante la etapa Transitoria de acuerdo a lo contemplado en la cláusula 6.43. Dicho Material Rodante se indica a continuación:

1.7.1. Locomotora 435 (operativa).

- Modelo de Fabricante Canadiense : DL-535
- Fabricante y Año de Construcción : MLW, 1974.
- Potencia Tracción (msnm) : 1,200 HP (895 Kw)
- Potencia Tracción (4,500 msnm) : 900 HP (671 Kw)
- Peso total por locomotora : 81,097 Kg.
- Peso por eje : 13,561 Kg.
- Tipo de Freno de Aire : WABCO 26-L y Directo.
- Modelo del Motor Diésel : 251 D de 6 cilindros.
- Revoluciones del Motor : 1100 rpm
- Trocha de vía : 1435 mm
- Diámetro original de la rueda : 800 mm

De optar por el uso de este material rodante, el CONCESIONARIO realizará una reparación integral de la locomotora.

1.7.2. Locomotora 436 (no operativa):

Esta locomotora requerirá la reconstrucción integral, incluyendo entre otros nuevo motor de combustión, generador eléctrico, etc. además la renovación de las ruedas y ejes.

1.7.3. Vagones autopropulsados para pasajeros (inoperativos)

Los vagones son de fabricación japonesa, y sus principales características son:

- Capacidad del autovagón principal : 60 pasajeros
- Capacidad del autovagón secundario : 68 pasajeros
- Longitud del autovagón : 17 mts.
- Sistema de freno : Neumático de zapatas.
- Año de fabricación : 1967.
- Peso del vagón : 25 Ton.
- Potencia Tracción : 360 HP
- Tipo de Freno de Aire : WABCO 26 - L y Directo.
- Modelo del Motor Volvo : TD 102 FM TURBO Intercooler de 360 HP
- Trocha de vía : 1435 mm.
- Diámetro original de la rueda : 800 mm.
- Cantidad de autovagones : 2 operativos

Además de las actuaciones de reparación y rehabilitación del material existente, el CONCESIONARIO asumirá la necesaria adquisición de ruedas y ejes.

1.8. REQUISITOS DE SEGURIDAD PARA EL MATERIAL RODANTE

El Material Rodante deben cumplir con los estándares de seguridad bajo responsabilidad del CONCESIONARIO, empleándose para tal efecto las prácticas ferroviarias generalmente aceptadas para tal fin, y las recomendaciones técnicas emitidas por la American Railway Engineering and Maintenance of Way Association (AREMA), la Association of American Railroads (AAR), la Union Internationale des Chemins de Fer (UIC), o las del fabricante de un equipo específico, según sea el caso, de manera que el deterioro de las condiciones originales que experimenten durante su uso en la Concesión, pueda ser recuperado sistemáticamente para proporcionar la seguridad necesaria al tráfico ferroviario.

Estándares de Seguridad Ferroviaria

- 49CFR232 Brake System Safety Standards For Non-Passenger Equipment And End Of Train Devices
- 49CFR229 Railroad Locomotive Safety Standards
- 49CFR238 Passenger equipment safety standards
- 49CFR215 Railroad Freight Car Safety Standards
- 49CFR221 Rear end marking devices for passenger, commuter and freight trains
- Safety Glazing Standards Locomotives, Passenger Cars And Caboose

Las regulaciones que modifiquen o sustituyan cualquiera de las antes mencionadas serán tomadas en cuenta previa aceptación del CONCEDENTE.

D. PLAN AMBIENTAL

Este plan deberá contener los efectos de la implementación del instrumento de gestión ambiental aprobado por la autoridad competente. El mencionado instrumento de gestión ambiental deberá ser elaborado en base a los términos de referencia aprobados por la Resolución Directoral N° 329-2015-MTC/16 expedida el 21 de mayo de 2015, por la Autoridad Ambiental Competente.

E. PLAN DE MONITOREO ARQUEOLÓGICO (PMA)

1. Descripción

Durante la ejecución de las Obras, el CONCESIONARIO deberá presentar y ejecutar un Plan de Monitoreo Arqueológico (PMA) que garantice la no afectación de sitios arqueológicos identificados durante el estudio y realizar planes de contingencia frente a hallazgos fortuitos.

Si el Proyecto ha consignado restos arqueológicos y/o áreas de interés histórico, el CONCESIONARIO asegurará la presencia del profesional o profesionales especializados requeridos, quienes tendrán la responsabilidad de la ejecución de las actividades de preservación y tratamiento de las afectaciones a que hubiere lugar en la etapa de ejecución de las Obras, hasta el término de la obra. Dichos profesionales además prepararán los informes correspondientes sobre el desarrollo de tales actividades y ejecutarán sus labores en coordinación con la autoridad competente y el CONCEDENTE.

2. Procedimiento

El CONCESIONARIO estará obligado a la protección de restos arqueológicos ubicados en la zona de Obras, servidumbres y su colindancia.

En tal sentido, no promoverá ni realizará excavaciones en sitios arqueológicos o cementerios, ni alterará bienes inmuebles integrantes del patrimonio cultural de la Nación. En caso contrario, el CONCESIONARIO estará sujeto a las multas, incautaciones y decomisos a cargo del Ministerio de Cultura, sin perjuicio de las penas que imponga el Código Penal por delitos cometidos en ese campo.

El CONCESIONARIO a través de su especialista de Arqueología debe brindar charlas de inducción a todo su personal y personal de sus subcontratistas, sobre lo que es un sitio arqueológico, lo que representa y el valor que posee cada objeto hallado, llegado el caso de encontrar alguno, comunicará de inmediato al CONCEDENTE de obra, para que se efectúen las acciones necesarias de acuerdo a la naturaleza del hallazgo.

En caso se detecten nuevos restos arqueológicos en la zona de servidumbre y áreas colindantes a la zona de ejecución de las Obras, el CONCESIONARIO informará al CONCEDENTE, y será de aplicación el plan de contingencias del PMA, previa aprobación.

En caso que el CONCESIONARIO requiera nuevo espacio, diferente a los establecidos en los EDI de Obra, en el Estudio de Impacto Ambiental y el CIRA como áreas auxiliares (campamentos, patio de máquinas, depósitos de material excedente, canteras), se elaborará el expediente requerido y gestionará ante el Ministerio de Cultura el Certificado de Inexistencia de Restos Arqueológicos (CIRA) correspondiente. Esta gestión es de competencia y responsabilidad del CONCESIONARIO.

Este programa se aplicará durante todo el tiempo que demande la ejecución de las Obras y será responsabilidad del CONCESIONARIO su control y seguimiento.

3. Medición

La medición se dará por unidad (und) del PMA, evidenciándose con los informes mensuales, elaborados por el especialista en arqueología durante la ejecución de las Obras.



En los mencionados informes se definirán las acciones futuras, mitigación y contingencias de aplicación que pudieran haberse presentado en el mes. Dichos informes serán aprobados por el CONCEDENTE.

F. PLAN DE MONITOREO

Línea Base

Es el valor en la situación previa a la ejecución del proyecto de cada uno de los indicadores que se van a medir para evaluarlos efectos del proyecto.

F.1 Alcances

La presente Especificación Técnica tiene por objetivo establecer los requerimientos para la coordinación de los trabajos y la gestión de la protección, ubicación, reubicación y restitución temporal o permanente de las instalaciones de los servicios públicos y privados que se encuentren en conflicto o afectadas por la construcción e instalación del Proyecto.

Será responsabilidad del CONCESIONARIO:

- 1) La identificación de las interferencias con los Servicios Públicos y Privados la cual será detallada en el EDI correspondiente, que se encuentren o se puedan encontrar en conflicto o sean afectadas por la construcción e instalación del Proyecto.
- 2) La ubicación e identificación de los servicios que sean necesarios proteger, y reubicar aquellos que pudieran interferir o resultar afectados por las operaciones de construcción.
- 3) La coordinación de sus trabajos con las autoridades de las empresas suministradoras de los servicios públicos y privados, antes de comenzar los trabajos de Obra.
- 4) La coordinación con las empresas suministradoras de los servicios a fin de asegurar que el levantamiento de interferencias se realizará oportunamente sin que afecte el avance de Obra pautado en el Cronograma Detallado de Obra.

El CONCEDENTE no será responsable cuando la información sobre las instalaciones de servicios públicos o privados sea incorrecta o incompleta, ya sea en la superficie o bajo tierra. No se aceptarán reclamos del CONCESIONARIO por este concepto.

F.2. Información Referencial

Es la información proporcionada en el Proyecto Referencial.

G. CONFIABILIDAD, DISPONIBILIDAD, MANTENIBILIDAD Y SEGURIDAD (RAMS)

La RAMS del Sistema Ferroviario se verá influida de tres formas:

- Condiciones del sistema
- Condiciones del funcionamiento
- Condiciones del mantenimiento

Las mencionadas condiciones serán desarrolladas por el CONCESIONARIO y certificados por el Asesor Independiente de Seguridad (ISA).



El CONCESIONARIO deberá proporcionar un plan en el que se establece la organización y los procesos por los cuales se asegurará el logro del nivel deseado de rendimiento en términos de RAMS.

El plan debe cubrir la disponibilidad, confiabilidad, mantenibilidad del sistema y de todos los subsistemas.

El plan se elaborará de acuerdo con las siguientes normas:

- EN 61508 Functional safety of electrical /electronic/ programmable electronic safety-related systems
- EN 50126 Railway applications. The specification and demonstration of reliability, availability, maintainability and safety (RAMS)
- EN 50128 Railway Applications – Communications signaling and processing system – Software for railway control and protection system
- EN 50129 Railway Applications – Communication, signaling and processing system – Safety-related electronic systems for signaling

El plan debe incluir las siguientes fases: diseño, construcción - realización, pruebas, de puesta en marcha.

G.1. Plan de Criterios RAMS en los EDI

El CONCESIONARIO deberá desarrollar un Plan de Criterios RAMS en los EDI, cuyos objetivos serán los siguientes:

- Tener un plan de manejo detallado para los equipos de diseño de las Obras por lo que concierne la filosofía técnica de los criterios RAMS (por ejemplo la selección de componentes, la redundancia, la normalización, la política de mantenimiento, entre otros).
- Asegurar que el programa RAMS sea desarrollado en conformidad con los Hitos propuestos por el CONCESIONARIO y que sea identificado y correctamente manejado cualquier riesgo respecto a la falta de observancia contractual de los requisitos de las bases.
- Asegurar que los subcontratistas de las Obras cumplan con la observancia contractual respecto a los requisitos de las bases y de las políticas del RAMS y velar porque el diseño de las Obras y el Material Rodante cumplan cabalmente con los Niveles de Servicio establecidos en el Anexo 7 del Contrato.
- Identificar los puntos débiles del Proyecto mediante un análisis de diseño y ensayos formales para mejorar la calidad del servicio y aportar modificaciones al Proyecto.
- Identificación previa y sucesiva gestión y control de los elementos críticos, además de un plan de mantenimiento preventivo y correctivo.
- Suministrar indicaciones sobre la verificación del RAMS y sobre los criterios de aceptación a definirse para los sistemas de Material Rodante.
- Demostrar que el diseño del Material Rodante satisface los requisitos RAMS del Contrato y de sus Anexos.



- Definir las metodologías a implementarse para demostrar y garantizar que el producto final presente y obtenga los estándares de seguridad adecuados y conformes.

G.2. Plan RAM, Plan de Seguridad y Pruebas y Puesta en Marcha

El logro de los objetivos en términos de confiabilidad, disponibilidad, mantenibilidad y seguridad requiere la coordinación transversal integrada entre todos los actores: CONCEDENTE, CONCESIONARIO, organismos de validación, autoridades, otros desde el proyecto hasta la puesta en servicio.

La integración es un requisito indispensable dado que no es eficiente explotar un sistema compuesto por subsistemas no relacionados adecuadamente entre sí.

Para lograr los objetivos antes mencionados, el CONCESIONARIO deberá presentar los siguientes planes integrados entre sí: plan de RAMS, plan de gestión y aseguramiento de la seguridad, plan de validación de seguridad, plan de pruebas y puesta en marcha.

G.2.1 Plan de gestión y aseguramiento de la seguridad

El CONCESIONARIO deberá proporcionar el plan de gestión y aseguramiento de la seguridad del sistema en el que se define la organización y los procesos por los que el CONCESIONARIO garantizará el logro de los objetivos y los alcances generales en materia de seguridad

El plan de gestión y aseguramiento de la seguridad del sistema será un plan integral para hacer frente a los problemas de seguridad del diseño, de la seguridad operacional y de la seguridad conra incendios.

El plan de gestión y aseguramiento de la seguridad del sistema incluirá entre otros:

- Los objetivos generales acerca de los riesgos relacionados con la seguridad
- Los objetivos acerca de los riesgos de seguridad de los subsistemas
- La matriz de riesgos de seguridad
- El principio de aceptación de los riesgos de seguridad
- La identificación de los riesgos de alto nivel
- La identificación de los riesgos inherentes al sistema / subsistema
- La gestión de riesgos
- La definición de las actividades de seguridad de los sistemas

Los objetivos generales de la seguridad del sistema se distribuirán entre los distintos subsistemas. La lógica de asignación de los objetivos inherentes a la seguridad debe centrarse principalmente en el riesgo de la seguridad con respecto a los subsistemas activos, tales como, por ejemplo, las comunicaciones, la señalización, el Material Rodante, otros. Por tanto, el objetivo general de los riesgos de seguridad se debe dividir en objetivos de seguridad para cada subsistema. En cada etapa de diseño se debe confirmar que se alcanzará cada objetivo del subsistema.

En la fase inicial del diseño se llevará a cabo un análisis preliminar de los peligros para la evaluación de los riesgos potenciales que pueden ocurrir internamente al proyecto. Esto será posteriormente, la base a utilizar para la asignación de los objetivos de



seguridad entre cada subsistema individual, en relación a la proporción del riesgo asociado con cada subsistema, identificado por el análisis preliminar de los peligros.

Para asegurarse de que se sigue el monitoreo del procedimiento de seguridad, se definirá y se seguirá el procedimiento para el manejo de riesgos, con las auditorías de seguridad necesarias.

Hacia el final de la fase de diseño de base, se elaborará el estudio de seguridad e incluirá el análisis de peligros y análisis de seguridad realizados. El estudio de seguridad del sistema proporcionará la confirmación final de que se cumplió con todos los objetivos y requisitos de seguridad.

G.2.2 Plan de validación de la seguridad

El CONCESIONARIO debe proporcionar el plan de validación de la seguridad que incluirá:

- El plan de validación de la seguridad técnica de nivel de sistema ferroviario,
- Las actividades de validación de la seguridad técnica para los subsistemas.

En el Plan de Validación de seguridad se identificarán las acciones y las pruebas funcionales necesarias para verificar la aplicación de la mitigación de los riesgos.

Estudio de seguridad

Al final de la etapa del diseño definitivo, se preparará el documento: estudio de la seguridad, que resume en un solo documento todos los elementos relacionados con la seguridad. Este documento demostrará las medidas adoptadas para garantizar el cumplimiento de los requisitos de seguridad, se hará hincapié en las características de seguridad clave y las características del sistema y demostrará que el riesgo global del Sistema Ferroviario cumplirá con el objetivo general de la seguridad. Además, la demostración de la seguridad proporcionará la prueba de la correcta aplicación de los procedimientos con respecto a la gestión de la calidad, así como probará la aplicación de estándares de la industria y las mejores prácticas.

Durante la fase de prueba y la fase de la marcha se actualizará el estudio de seguridad, incluyendo los resultados de las actividades de validación de seguridad, con los eventuales cambios en los escenarios de referencia de la planificación.

El estudio de seguridad se desarrollará de conformidad con la norma EN 50129.

G.2.3 Pruebas de Puesta en Marcha

El CONCESIONARIO debe proporcionar el plan que establece la organización y el proceso de las pruebas y de la puesta en marcha del sistema de acuerdo a los plazos previstos en el Contrato para lograr la certificación

El plan define la metodología, la jerarquía y el orden, la organización, los pasos, la secuencia de las sesiones y los requisitos previos de las pruebas que se deben realizar en los componentes, subsistemas y sistemas. También se deben definir la organización, las responsabilidades de cada actor y de los documentos que se deben proporcionar para cada prueba.



H. PLAN DE GESTIÓN DE RIESGOS

H.1. Introducción

El CONCESIONARIO será responsable de elaborar, implementar y gestionar las contramedidas necesarias para identificar, eliminar, reducir o mitigar los Riesgos a cada nivel del Proyecto, en el Plan de Desarrollo de los EDI deberá de presentar el Plan de Riesgos para la aprobación del Regulador con informe favorable del Regulador.

El establecimiento de una política de riesgos de la construcción de una fase inicial de un proyecto permite una actitud uniforme de todas las partes y la sensibilización hacia el riesgo que se establezcan. La adopción de un análisis de riesgos en las primeras etapas del proyecto debe promover una disminución global de los costos

Los criterios y normativas propuestos por el CONCESIONARIO, deberán cumplir con:

- A) Las obligaciones reglamentarias, responsabilidades y requisitos de la Legislación Nacional Local en relación con la salud y la seguridad, el diseño y la subsiguiente puesta en práctica de las actividades de la construcción
- B) La Norma Nacional Local y/o Código de Práctica Profesional apropiados y aplicables al diseño y la construcción, incluyendo lo relacionado con mano de obra y materiales.
- C) Las recomendaciones y guía sobre seguridad y salud (Código de práctica profesional para la seguridad en la industria de la construcción) y cualquier Norma Nacional Local y/o código de práctica profesional apropiados y aplicables, equivalente.

H.2. Gerencia del riesgo

La Gerencia de riesgos estará a cargo del CONCESIONARIO, el proceso sistemático propuesto debe contemplar:

- a) Identificación de los peligros ("hazards") y los riesgos asociados, a través de la Valoración de Riesgo, que afecten al resultado de un proyecto, referido a costo y programa, incluyendo los de terceros
- b) Cuantificar riesgos que incluyen su programa y costos que implican
- c) Identificar acciones pro-activas planificadas para eliminar o mitigar riesgos
- d) Identificar métodos a utilizar para el control del riesgo
- e) Asignar riesgos a las diversas partes del Proyecto

H.2.1 Definiciones

El proceso requiere que las partes tengan una comprensión clara de los términos básicos para evitar malas interpretaciones.

- 1) "Hazard" es un evento que puede transformarse en una situación que tiene un potencial para causar daños materiales y personales. Cada Hazard es asociado a una probabilidad (o verosimilitud) de ocurrencia, P, y un impacto (o consecuencia, o severidad) I, en términos de seguridad, tiempos, y costos.
- 2) El riesgo, R, asociado con un Hazard identificado es definido como el producto $R = P \times I$, y es denominado "Riesgo Inicial".

- 3) La "Aceptabilidad del riesgo de proyecto" es un conjunto de criterios para definir si un riesgo inicial en un cierto contexto puede ser aceptado o debe ser reducido (a través de medidas de mitigación específicas) en fase de diseño y/o de construcción.
- 4) Las "medidas de mitigación" consisten en un conjunto de medidas predefinidas a ser implementadas sistemáticamente a varios estados del proyecto para reducir cada riesgo inicial no aceptable (con respecto al criterio de aceptabilidad) actuando sobre su probabilidad y/o su impacto.
- 5) El riesgo que permanece después de la implementación de las medidas de mitigación es denominado "Riesgo residual". Los riesgos residuales se refieren a los niveles de riesgo aceptables.
- 6) Los "Parámetros clave" son los elementos de los cuales dependen los riesgos residuales o a través de los cuales pueden ser controlados los riesgos residuales.
- 7) Las "Contramidas" son las acciones, definidas en fase de diseño, que van a ser activadas en fase de construcción en base a criterios predefinidos, en caso de que los parámetros clave alcancen determinados niveles de atención.

Los hazards son eventos por los cuales podemos hacer poco si no son identificados. Los riesgos que proporcionan son el parámetro que se puede (y se debe) reducir.

H.2.2 El Plan de Gestión del Riesgo (RMP)

En el Plan de Riesgos, el CONCESIONARIO presentara el Risk Management Project (RMP), requerido, el cual deberá cumplir con los pasos básicos.

H.2.2.1 Identificación de los Hazards

- 1) Definir los objetivos del Proyecto y los requerimientos.
- 2) Establecer la tolerancia del "propietario del riesgo", tanto por la incertidumbre como por el nivel de asunción del riesgo.
- 3) Caracterización del Escenario de Referencia del Proyecto e identificación de los riesgos a través de un Registro de Hazards, es decir un listado completo de potenciales eventos y riesgos relativos iniciales, cubriendo todas las disciplinas del Proyecto y sus fases.



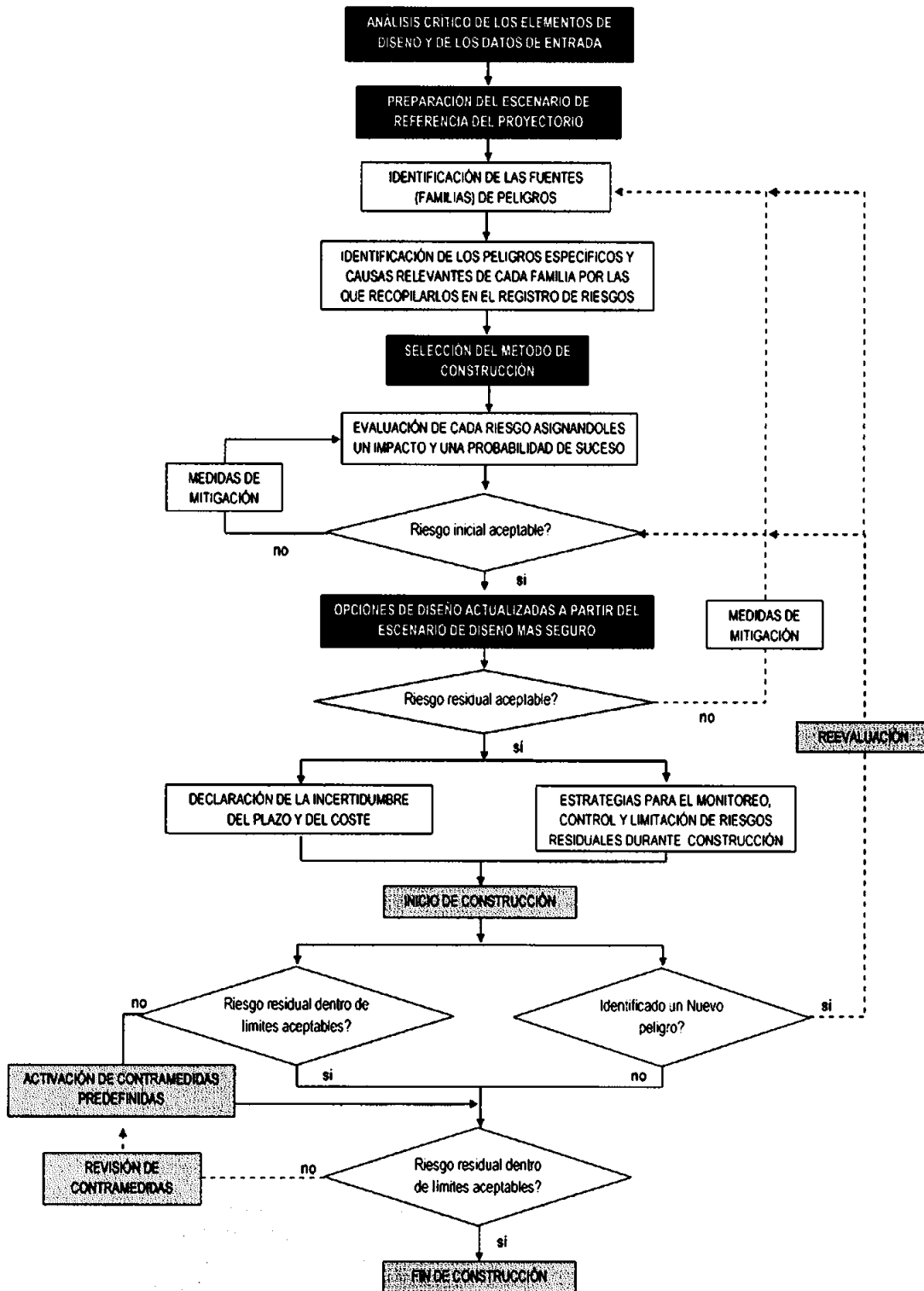
H.2.2.2 Monitoreo de la Respuesta del Riesgo

- Asegurar que los procedimientos de construcción/instalación están desarrollados para ejecutar los trabajos en cumplimiento con las estrategias identificadas, en fase de diseño, para reducir el riesgo inicial;
- Diseñar un Plan de control eficiente para gestionar los riesgos residuales durante la ejecución de las Inversiones Obligatorias, instalación y pruebas; esto implica que los parámetros clave/indicadores para el control de calidad, seguridad, y avance de los trabajos deben ser identificados y que los procedimientos de monitoreo de datos relevantes (como tipología y ubicación de instrumentos, frecuencia de lecturas, niveles de atención y alarma, etc.) deben ser definidos;



- Diseñar un sólido Plano de Contraindicaciones para su implementación durante la construcción si los niveles de alarma son superados. Para situaciones muy críticas, debe prepararse un Plan de Emergencias.

En resumen, la secuencia lógica de los componentes de un RMP (o pasos) referencial es:



Flujo propuesto para una correcta implementación del RMP del Proyecto

El CONCESIONARIO en el Plan de Gestión de Riesgo incluirá el "Registro de Riesgo" que grabará todos los riesgos identificados para la construcción del Proyecto, e incluirá, finalmente, el monitoreo durante la construcción para identificar factores de riesgo inesperados.

I. PLAN DE CALIDAD

El CONCESIONARIO deberá disponer como mínimo de un Plan de Calidad para la Etapa de ejecución de las Inversiones Obligatorias según las normas UNI EN ISO 9001, ISO 14001 Gestión del Ambiente, Norma 18001 Gestión de Seguridad y Salud OHSAS, y la norma UNE 13816 para la Calidad del Servicio Ferroviario, cuyo propósito fundamental es tener una descripción del sistema de aseguramiento de la calidad y de todos los elementos operativos, que sirva de referencia permanente para la implantación y el mantenimiento del sistema de calidad, a fin de asegurar que los productos y servicios se realicen o se efectúen de conformidad con las políticas y los objetivos de calidad establecidos y con los requerimientos contractuales, como también, que sirva de guía para documentar el sistema.

El CONCESIONARIO deberá preparar y presentar al Regulador los documentos del Sistema de Calidad por su aprobación. Estos documentos deberán contener como mínimo los métodos de construcción e ingeniería, prácticas, técnicas y estándares que serán utilizados por el CONCESIONARIO en la ejecución de las Inversiones Obligatorias, el cual deberá acoger los lineamientos y observaciones que haga el Regulador.

El alcance del Plan de Calidad deberá contener; Plan General de Calidad, Plan de Calidad del Diseño, Plan de Calidad de las Obras, Plan de Calidad de la Tecnología del Sistema y de Equipamientos, Plan de Calidad del Material Rodante, Plan de Calidad de la Explotación.

El Plan de Calidad, comprende la parte "Organización General de la Calidad", los procedimientos de ejecución y los controles sobre las tareas principales del proyecto. El CONCESIONARIO deberá presentar el Plan de Calidad, además la presentación del Plan de Aseguramiento de la Calidad y el Plan de Control de la Calidad bajo estándares Project Management Institute o similar, los cuales deberá someterse a la aprobación del CONCEDENTE y la opinión técnica del Regulador. Los Planes de Calidad deberá incluir, pero no limitarse a:



- la estructura y organización del área de diseño de los EDI, incluyendo los nombres de los responsables de cada una de las disciplinas;
- una descripción del flujo de los procesos dentro de la organización del CONCESIONARIO;
- el "programa de entrega de documentos" (tanto para el Estudio Definitivo de Ingeniería de Obra y Material Rodante)
- la lista de documentos que deben presentarse con la codificación respectiva;
- los métodos de gestión de proyectos; requisitos básicos y responsabilidades;
- el listado de software que se utilizará en el diseño;
- la planificación de las auditorías y revisiones y validación del diseño;
- las responsabilidades y los procedimientos de registro de las actividades de auditorías y revisión, incluso en el caso de las actividades de diseño a terceros;
- el listado de actividades de diseño y los subcontratistas (si corresponde).

El CONCESIONARIO cumplirá en todo momento con su Plan de Seguridad, Salud y Ambiente, el cual deberá presentarse conjuntamente con el Plan de Calidad de las Inversiones Obligatorias.

6.7. EXPEDIENTE POST CONSTRUCCIÓN

El Expediente Post Construcción incluirá como mínimo:

- Memorias de cálculo finales
- Dossier de Calidad
- Protocolos de Seguridad
- Otros señalados por el Regulador.

Dossier de Calidad.-

El CONCESIONARIO entregará un Dossier de Calidad que contenga por lo menos lo siguiente:

- Memorias Descriptivas finales, que incluirán las Especificaciones Técnicas Básicas de detalle
- Protocolo de Pruebas de Control de Calidad de las Obras
- Pruebas en fábrica del equipamiento y del equipamiento de los sistemas
- Manuales de Mantenimiento, Operación y partes de los componentes
- Planos As Built
- Certificación del Asesor Independiente de Seguridad (ISA)

Planos As Built.-

El CONCESIONARIO deberá elaborar un archivo de Planos As Built o Conforme a Obra, que muestre todos los trabajos tal como se realizaron, y los presentará para la aprobación de la Supervisión antes de la realización de las supervisiones finales para la recepción de las Obras.

Los Planos As Built contendrán todas las, modificaciones y aclaraciones realizadas.

Previamente a la firma del Acta de Aceptación de las Obras, el CONCESIONARIO deberá entregar al Regulador los planos conforme a Obra terminada, en formato físico y digital con características indicadas en las Memorias Descriptivas finales.



**ANEXO 7
NIVELES DE SERVICIO**



ANEXO 7 NIVELES DE SERVICIO

7.1. INTRODUCCIÓN

El presente Anexo tiene por objetivo (i) establecer los Niveles de Servicio mínimos de operación y conservación, así como los índices y procedimientos de supervisión de la prestación del Servicio brindado por el CONCESIONARIO, a través del Operador y (ii) describir los incentivos y/o penalizaciones asociadas a la prestación del servicio regulado a partir de la Toma de Posesión y durante todo el Plazo de la Concesión.

Asimismo, tiene como finalidad asegurar la calidad, seguridad, confiabilidad, regularidad, capacidad y confort del Servicio de Transporte Ferroviario ofrecido y evitar riesgos que puedan afectar a las personas, sean estos Usuarios o terceros, a los Bienes de la Concesión, así como a los bienes y propiedades de terceros.

El cumplimiento de los Niveles de Servicio descritos en el presente Anexo y los lineamientos sobre seguridad y capacidad de transporte del Sistema Ferroviario y calidad del servicio, contemplados en las Especificaciones Técnicas Básicas tienen carácter obligatorio y por lo tanto el CONCESIONARIO es responsable del buen diseño de las Obras, la selección, los planes, los protocolos de pruebas, la verificación, la validación e integración de cada uno de los componentes, subsistemas y sistemas que forman parte del Sistema Ferroviario, todos estos elementos se contemplarán en el POA.

Complementariamente y de manera obligatoria, en el EDI de las Obras y del Material Rodante, el CONCESIONARIO deberá identificar todos los riesgos que puedan surgir durante la Explotación sobre los componentes, subsistemas y sistemas vitales con el fin de implementar medidas de mitigación, de conformidad con las Leyes y Disposiciones Aplicables.

Dado que la implementación del Proyecto contempla la apertura del servicio por Tramos, el CONCESIONARIO se asegurará que la gestión de la seguridad y de los procesos de pruebas no perturben la operación del tramo abierto al público.



7.2. PRESTACIÓN DEL SERVICIO



7.2.1. PRINCIPIOS GENERALES

7.2.1.1. La prestación del Servicio de Transporte Ferroviario deberá llevarse a cabo en las condiciones que permitan dar un servicio de calidad a los Usuarios, garantizando las máximas prestaciones en cuanto a la seguridad de las personas y de los Bienes de la Concesión.

7.2.1.2. La prestación del Servicio de Transporte Ferroviario deberá realizarse respetando los estándares internacionales de operación, seguridad y calidad que regulan la explotación de un sistema similar, cuyas Especificaciones

Técnicas Básicas y prestaciones son detalladas en el Anexo 6 del Contrato de Concesión, así como en el presente Anexo.

7.2.1.3. La prestación del Servicio de Transporte Ferroviario deberá apuntar a aumentar el grado de satisfacción de los Usuarios, estableciendo los canales de comunicación que permitan conocer las expectativas de los Usuarios con relación al servicio prestado así como medir periódicamente la percepción que tienen estos sobre dicho servicio. Asimismo apunta a conseguir el mejor rendimiento del sistema ferroviario en cuanto a su desempeño y costos de explotación.

7.2.1.4. El CONCESIONARIO deberá cumplir todas las disposiciones relacionadas con la prestación del Servicio de Transporte Ferroviario que se establecen en los reglamentos y Leyes y Disposiciones Aplicables. En caso que una disposición contenida en los reglamentos o Leyes y Disposiciones Aplicables tenga una obligación referida a seguridad, más exigente que alguna de las previstas a continuación, prevalecerá lo establecido en los reglamentos o Leyes y Disposiciones Aplicables.

7.2.2. NIVELES DE SERVICIO

7.2.2.1. Las condiciones mínimas que deberán cumplirse durante la prestación del Servicio de Transporte Ferroviario son las establecidas en el Apéndice 3 del presente Anexo, así como las descritas en los siguientes numerales.

7.2.2.2. El CONCESIONARIO, a través del Operador, dispondrá en todo momento de la estructura, organización y recursos (físicos, técnicos y administrativos) que le permitan programar y ejecutar a lo largo del plazo de la concesión las tareas relacionadas con la prestación del Servicio. Esta obligación se inicia en la Toma de Posesión.

En cuanto a los recursos humanos, EL CONCESIONARIO se asegurará que estos se encuentren disponibles en cantidades suficientes, con experiencia ferroviaria, contratación adecuada, capacitados y certificados en las tareas de su especialidad, en concordancia con lo dispuesto en la Cláusula 14.17 del presente Contrato. El CONCESIONARIO, a través del Operador, acreditará que cuenta con el personal clave a que se refiere el Apéndice 1 del Anexo 11, a la Fecha de Cierre.



7.2.2.3. Desde la Toma de Posesión, el CONCESIONARIO deberá realizar el control de calidad del servicio ofertado, en concordancia con los Niveles de Servicio exigidos para cada etapa.



Asimismo, a más tardar en el segundo año contando a partir del inicio de la Etapa Integral, el CONCESIONARIO deberá acreditar el cumplimiento de la Norma UNE-EN 13816, así como la implementación de un sistema de calidad integral de acuerdo a las Normas: ISO 9001 (Gestión de la Calidad), ISO 14001 (Gestión del Ambiente), Norma 18001 (Gestión de Seguridad y Salud - OHSAS), ISO 170001 (Gestión de Accesibilidad Global) e ISO 50001 (Gestión de la Energía), para las actividades de operación y mantenimiento, expedida por una entidad debidamente autorizada para el efecto.

- 7.2.2.4. El CONCESIONARIO deberá contar con un libro de operación en el que constarán (i) los reportes diarios, con la información operativa y de demanda correspondiente al día anterior, (ii) el registro del movimiento de los trenes estación por estación (trenes programados, trenes efectivamente corridos y trenes cancelados), (iii) el número de pasajeros transportados por servicio/día y por estación que incluya los ingresos de los pasajeros por cada estación, (iv) los kilómetros-tren realizados conteniendo además una descripción breve de los problemas operacionales y de seguridad que produjeron fallas o atrasos mayores o iguales a 3 minutos en el sistema y por cada subsistema (material rodante, señalización, telecomunicaciones, vía férrea, entre otros) y componentes (bogies, cajas, enclavamientos, entre otros), (v) los Niveles de Servicio alcanzados, y (vi) los informes remitidos al CONCEDENTE.

El CONCESIONARIO, debe implementar un sistema que permita desde el inicio de la Etapa Integral y en adelante, emitir los reportes de manera automatizada vía software, ligado al Puesto de Control de Operaciones (PCO). Este reporte deberá ser remitido diariamente vía electrónica antes de las 12:00 a.m. al CONCEDENTE o a quien este designe. El CONCEDENTE podrá solicitar al CONCESIONARIO reportes adicionales que deberán ser atendidos en el día solicitado.

El CONCESIONARIO deberá llevar una estadística y trazabilidad de aquellos problemas operacionales y de seguridad que generaron atrasos menores a 3 minutos y las medidas correctivas implementadas, los cuales serán informados oficialmente al CONCEDENTE en los informes mensuales correspondientes.

El CONCESIONARIO podrá proponer en su POA un método más eficiente de entrega de la información mencionada en el párrafo anterior.

- 7.2.2.5. El CONCESIONARIO deberá elaborar un informe mensual de actividades relacionadas con la prestación del servicio, que será entregado al Regulador dentro de los primeros siete (07) días calendario de cada mes, el mismo que contendrá como mínimo: km recorridos (comerciales y operativos), indicadores de niveles de servicio (índice de disponibilidad del servicio, índice de disponibilidad de principales sistemas y subsistemas ferroviarios y no ferroviarios, índice de regularidad, índice de calidad de las estaciones, índice de calidad del Material Rodante, índices de seguridad, índice de satisfacción del Usuario, índice de fraude), estadística de problemas operacionales y de seguridad, consumo energético de tracción, estaciones e instalaciones, productividad laboral y la incidencia de todas las averías producidas en el Material Rodante, Equipamientos, u otras instalaciones.

Los kilómetros comerciales son aquellos kilómetros producidos, resultantes de la prestación del servicio y son medidos entre los ejes de las estaciones origen y destino y los kilómetros operativos son aquellos kilómetros incurridos en desplazar trenes vacíos para atender los requerimientos del Servicio antes y después del horario de prestación del Servicio. La estructura del informe mensual de actividades estará contemplada en el Plan de Prestación del Servicio.

- 7.2.2.6. Desde la Toma de Posesión, el CONCESIONARIO deberá elaborar el reporte diario y el mensual de la operación ferroviaria.



- 7.2.2.7. La oficina de atención al Usuario deberá clasificar y analizar cada reclamo, pedido o sugerencia y luego, si el caso lo amerita, en un plazo no mayor de treinta (30) días calendario emitirá la resolución de los mismos. El CONCESIONARIO deberá comunicar al CONCEDENTE los reclamos, pedidos o sugerencias recibidas con su respectiva resolución dentro de los plazos que se indican en el Reglamento General para la Solución de Reclamos y Controversias vigente a la fecha o norma posterior que lo modifique.
- 7.2.2.8. El CONCEDENTE inspeccionará, supervisará y controlará el cumplimiento de los Niveles de Servicio del CONCESIONARIO sin la necesidad de previo aviso, continua e inopinadamente, con el fin de detectar oportunamente las desviaciones y exigir que se corrijan las deficiencias encontradas.
- 7.2.2.9. El CONCESIONARIO operará servicios adicionales bajo la solicitud y aprobación del CONCEDENTE correspondientes a coche-kilómetros adicionales. En el caso que sea el CONCESIONARIO el que solicite el servicio adicional, deberá contar con la aprobación de CONCEDENTE.

A partir del inicio de la Explotación, el CONCESIONARIO deberá realizar la prestación efectiva del servicio, todos los días, respetando el modelo operacional, el número de servicios de transporte ferroviario obligatorios descritos en el Anexo 7 – Apéndice 3 Los horarios de prestación del servicio podrán ser modificados durante la Explotación en función al comportamiento de la demanda. Estas modificaciones serán propuestas por el CONCESIONARIO al CONCEDENTE para su aprobación.

- 7.2.2.10. El CONCESIONARIO deberá prestar el Servicio de Transporte Ferroviario sin presentar suspensiones en la prestación del mismo. En caso de presentarse una suspensión de la prestación del Servicio de Transporte Ferroviario, el CONCESIONARIO tiene la obligación de justificar en forma detallada por escrito cada una de las suspensiones, sean estas parciales o totales. Esta justificación deberá presentarla al Regulador en el plazo máximo de diez (10) días calendarios posteriores al momento en que ocurran.
- 7.2.2.11. El CONCESIONARIO deberá prestar el Servicio de Transporte Ferroviario con total regularidad y continuidad, cumpliendo fielmente lo indicado en su itinerario de trenes y en correspondencia con las prácticas operacionales y de seguridad descritas en su Reglamento Operativo Interno (ROI).

- 7.2.2.12. En ningún caso EL CONCESIONARIO podrá exceder los parámetros límites en materia de ruido especificados en el Anexo 6 de Especificaciones Técnicas Básicas en la infraestructura, instalaciones y Material Rodante en concordancia con la normatividad nacional e internacional vigente.

Atención al Usuario

- 7.2.2.13. El CONCESIONARIO deberá implementar como mínimo un centro de información y atención al Usuario el cual deberá estar ubicado en una de las estaciones de mayor demanda, además de los respectivos buzones para reclamos y sugerencias en todas las estaciones, cuya correspondencia será remitida diariamente a la oficina de atención al Usuario. Asimismo, el CONCESIONARIO implementará en

todas las estaciones el Libro de Reclamaciones de acuerdo al D.S. 11-2011-PCM, el mismo que además deberá ser implementado en su página web y coordinado con el CONCEDENTE.

- 7.2.2.14. Para la asistencia directa al Usuario en cuanto a orientación sobre el Servicio de Transporte Ferroviario, emisión de tarjetas, recargas, recaudación del pasaje por medio de las máquinas expendedoras o de recarga o las boleterías y la administración de los pases libres, el CONCESIONARIO deberá asignar el personal y el equipamiento necesario en cada estación. La asistencia al Usuario no deberá ser realizada por personal dedicado a las labores de vigilancia y control de ingreso de las estaciones.
- 7.2.2.15. Adicionalmente a la implementación de un sitio web donde informará a la población las actividades del desarrollo del Proyecto, el CONCESIONARIO como máximo quince (15) días calendario después de la suscripción del Contrato de Concesión, deberá elaborar y publicar en internet, un sitio web que contenga como mínimo información actualizada sobre las características del Sistema Ferroviario, las características de la prestación del Servicio de Transporte Ferroviario, horarios, promociones, medidas de seguridad y boletines informativos.
- 7.2.2.16. El CONCESIONARIO deberá contar con una oficina de atención al Usuario para asistir al Usuario, centralizar los reclamos y sugerencias que estos hayan depositado en los buzones y libros de reclamaciones respectivos de cada estación, los hayan enviado a través del sitio web del CONCESIONARIO o los que hicieren llegar directamente a dicha oficina. Esta oficina estará integrada con los centros de información y atención al Usuario y se encargará también de recibir los pedidos de búsqueda de objetos perdidos por los Usuarios en las estaciones o coches y administrar los objetos hallados en las instalaciones o entregados por los Usuarios. Para tal efecto, el CONCESIONARIO se encuentra obligado a difundir, mediante aviso u otro medio que considere pertinente a los Usuarios, el plazo de permanencia o custodia de los referidos objetos.
- 7.2.2.17. El CONCESIONARIO deberá también disponer de un teléfono público de información y atención al Usuario que permita ofrecer información de los servicios, horarios y tarifas a los Usuarios.
- 7.2.2.18. El CONCESIONARIO deberá emitir y difundir guías y/o boletines informativos para los Usuarios, en los meses de enero y julio, donde se consignará la información de interés sobre la prestación del Servicio de Transporte Ferroviario y las medidas de seguridad a ser adoptadas por los Usuarios en diferentes casos. El CONCESIONARIO en coordinación con el CONCEDENTE, implementará un programa de educación y utilización del Proyecto en instituciones sociales y educativas ubicadas a lo largo del corredor y en el área de influencia directa del Proyecto, con la finalidad de promover la cultura de utilización del Proyecto.
- 7.2.2.19. El CONCESIONARIO deberá realizar dos (02) encuestas por año, en los meses de julio y diciembre, para determinar el índice de satisfacción del Usuario. Para determinar el índice de satisfacción de los Usuarios, se definirá un tamaño muestral que sea estadísticamente representativo. El diseño de la encuesta y los atributos (variables a medir) son definidos en el numeral 7.2.4.4 del presente



Anexo y deberá ser aprobado por el CONCEDENTE. Los resultados de dicha encuesta serán presentados al CONCEDENTE en un plazo no mayor de treinta (30) Días Calendario de haber efectuado la encuesta junto con un plan de actuaciones de mejora de la calidad.

- 7.2.2.20. Como mínimo las encuestas deberán contemplar las siguientes variables o aspectos del Servicio de Transporte Ferroviario: frecuencia de servicios, puntualidad, tiempo de viaje, limpieza de coches y estaciones, información por demoras, atención al cliente, trato del personal, iluminación de coches y andenes, estado general de coches y estaciones, tiempo de espera en boleterías y del Servicio de Transporte Ferroviario, comodidad del viaje, interrupciones, accesibilidad, impacto ambiental, seguridad por accidentes, seguridad frente a delitos, entre otros.

Señalización e Información al Usuario

- 7.2.2.21. EL CONCESIONARIO implementará un sistema de información al Usuario en caso de operaciones en modo degradado y de emergencia que deberá comprender; el tiempo que tarda en llegar la información sobre el incidente al Usuario, el tiempo en que el Usuario es notificado de la razón del incidente incluyendo las medidas que serán tomadas y el tiempo en que las incidencias serán resueltas. La propuesta de estos tiempos deberá ser considerada en el EDI de Obras y será supervisada por el Regulador.

- 7.2.2.22. El CONCESIONARIO deberá llevar a cabo el diseño, producción, instalación y mantenimiento de la señalización (señales, avisos, carteles, entre otros) al Usuario indicando los nombres de las estaciones, pasos de entrada y salida, indicaciones sobre accesos (rampas para PMR), zonas de billetes y validación y salidas a calles, plazas u otras vías.

El interior de los coches deberá tener señales de luminiscencia que indiquen las salidas.

- 7.2.2.23. El material de señalización deberá diseñarse para asegurar las correctas indicaciones a los Usuarios y deberán estar instalados antes del inicio de la Puesta en Marcha.



- 7.2.2.24. En caso de actividades de mantenimiento y reparaciones en el sistema durante el horario de prestación del Servicio, el CONCESIONARIO deberá tomar todas las precauciones del caso y proveer e instalar la señalización provisional de emergencia indicando los procedimientos seguros de trabajo y las zonas de peligro antes de iniciar las actividades.



- 7.2.2.25. El CONCESIONARIO deberá mantener y explotar el sistema de megafonía provisto en las estaciones y Material Rodante y actualizarlo cada vez que sea necesario, con el objetivo de informar a los Usuarios de la llegada y salida de trenes y avisos sobre los servicios.

- 7.2.2.26. A su vez el CONCESIONARIO deberá instalar un sistema de paneles (televisores y/o LEDs) y relojería digital que permita informar en todo momento al Usuario de

la entrada y salida de trenes, así como de la explotación del Servicio (interrupciones, retrasos, cambios de Servicio, entre otros).

- 7.2.2.27. Para ello el CONCESIONARIO deberá disponer de un sistema de control para la correcta actualización de la información mostrada en los paneles.

Seguridad en la Prestación del Servicio de Transporte Ferroviario

- 7.2.2.28. El CONCESIONARIO deberá adoptar un método estructurado y sistemático que garantice que las condiciones potencialmente inseguras sean identificadas antes que se manifiesten.

- 7.2.2.29. Todos los procedimientos de seguridad de la Explotación, deberán configurarse con el objeto de garantizar la seguridad de los pasajeros, el personal, el público en general (Usuarios y no Usuarios), el Material Rodante, las instalaciones y los Bienes de la Concesión.

- 7.2.2.30. Siempre que ocurra cualquier situación peligrosa, cualquiera sea su causa, y ésta dé lugar a un conflicto entre la seguridad humana y la de los equipos o instalaciones, deberá primar la seguridad humana.

- 7.2.2.31. El CONCESIONARIO es responsable de la dirección y realización de todas las operaciones de evacuación de pasajeros y atenderá cualquier situación de emergencia.

- 7.2.2.32. El CONCESIONARIO está obligado a prestar seguridad (privada y/o policial) al Usuario en el interior y exterior de las estaciones y en las pasarelas de acceso a las mismas.

- 7.2.2.33. Para tal fin, el CONCESIONARIO deberá proveer a su costo, además de sistemas electrónicos de video vigilancia en las áreas más vulnerables externas e internas y de gran afluencia de pasajeros, un equipo de vigilantes en cantidades y capacidades suficientes que actuarán en las estaciones, trenes y demás dependencias con el objeto de contribuir a la seguridad de los pasajeros y empleados dentro de los límites de la concesión y de la custodia de los Bienes de la Concesión. Por cada estación, El CONCESIONARIO deberá asignar un mínimo de dos (02) vigilantes por cada turno de doce (12) horas.



- 7.2.2.34. El CONCESIONARIO deberá implementar, a su costo, un puesto central de vigilancia que deberá funcionar permanentemente y a través del cual se podrá comunicar con los vigilantes e impartir órdenes e instrucciones a dicho personal y de ser el caso, solicitar la presencia de la Policía Nacional.



- 7.2.2.35. En cada estación, el CONCESIONARIO deberá disponer de vigilancia durante las 24 horas del día. En caso que los problemas de seguridad justificaran la ampliación del número de vigilantes, el CONCESIONARIO podrá modificar la distribución de los vigilantes en base a la situación de la seguridad. El CONCESIONARIO deberá informar al Regulador las medidas adoptadas para solucionar los problemas de seguridad en un plazo no mayor de cinco (05) Días.

- 7.2.2.36. El CONCESIONARIO, a través del Operador, será el único responsable de la recaudación, movimiento, contabilización, y traslado del dinero recaudado al fideicomiso, así como de la custodia del mismo.
- 7.2.2.37. El CONCESIONARIO deberá verificar la existencia de los mecanismos y disposición de los recursos humanos y materiales para evitar la evasión del pago por parte de los pasajeros y los fraudes y evasiones tarifarias en el sistema de venta y control y recaudación de pasajes.
- 7.2.2.38. El CONCEDENTE deberá brindar el apoyo necesario para que las coordinaciones con la Policía Nacional y la Fiscalía de la Nación permitan brindar apoyo al CONCESIONARIO a la brevedad. Asimismo deberá coordinar con los municipios ubicados en el área de influencia de cada estación, las acciones que permitan integrar esfuerzos en la prevención y lucha contra actos vandálicos que pudieran producirse en el sistema en cualquier momento del día.
- 7.2.2.39. El CONCESIONARIO deberá cumplir fielmente lo normado en su Reglamento Operativo Interno (ROI), en lo referente a la seguridad de la operación y de los Usuarios, el que deberá ser presentado en el plazo descrito en el contrato.
- 7.2.2.40. El Plan de Seguridad del POA, deberá contar con un Plan de Seguridad de Bienes y Personas que garantice una prevención control y actuación de aquellas situaciones que signifiquen actos deliberados contrarios a la Ley, que atentan contra la seguridad y propiedad, relacionados con el robo, violencia, vandalismo, terrorismo, crimen, entre otros.
- 7.2.2.41. Asimismo, deberá contar con un Plan de Seguridad de Bienes y Personas, que contemple cuando menos:
- Descripción general.
 - Clasificación de amenazas y riesgos.
 - Mapa de riesgos y vulnerabilidad de cada estación, patio taller y de la infraestructura en general.
 - Personal dedicado a la vigilancia.
 - Equipamiento de video vigilancia en estaciones, trenes y demás instalaciones.
 - Procedimientos de actuación, comunicaciones y normas internas.



- 7.2.2.42. El Plan de Seguridad del POA también deberá contar con un Plan de Seguridad Operacional que deberá contener por lo menos lo siguiente:



- Descripción general del sistema.
- Control de la circulación y elementos físicos en modo automático y manual en casos de emergencia.
- Equipos de personal directamente relacionados con la seguridad sobre riesgos de operación.
- Acciones de control y aseguramiento de la seguridad operacional.
- Protección en los tramos de parada - andén y las puertas de los coches.
- Procedimiento de seguridad, intervención, e investigación de accidentes que causen mayores o menores afectaciones a la operación

clasificándolos en función a su probabilidad de ocurrencia, severidad y tiempo de afectación.

- Procedimiento de seguridad en la Explotación.
- Procedimiento de seguridad en intervenciones y mantenimiento.
- Programación de la formación de personal.
- Propuesta de mecanismos de certificación del personal.

7.2.2.43. Asimismo, el Plan de Contingencias del POA deberá contener los siguientes planes :

- Plan de contingencias en caso de incendios
- Plan de contingencias en caso de sismos
- Plan de contingencias en caso de derrumbes y/o huaicos y otros
- Plan de contingencias operacional
- Plan de contingencias ante otras emergencias

7.2.2.44. El POA aprobado por el CONCEDENTE será entregado al Regulador para su supervisión antes del inicio de la Explotación. En ningún caso se podrá iniciar el Servicio sin contar con la aprobación del POA y sus componentes debidamente desarrollados..

7.2.2.45. El plan de contingencias operacional contendrá como mínimo los siguientes procedimientos:

- Operación en condiciones atmosféricas degradadas.
- Operación en condiciones degradadas, tracción, señalización, automatización y telecomunicaciones.
- Acciones ante: corte del suministro eléctrico, sismos, incendios, inundaciones, choques y otros.
- Evacuación de pasajeros en los casos descritos en el punto anterior.
- Socorro a trenes averiados en línea en diferentes escenarios de carga.
- Paralización del Servicio por actos vandálicos en las estaciones, trenes y/o a lo largo de la línea.
- Acciones ante actos de sabotaje y terrorismo.
- Plan de contingencias en estaciones, patios y otros.
- Plan de contingencias para recuperar la operatividad del Servicio.
- Tiempos de respuesta para información a los usuarios y solución de los incidentes en caso de trenes detenidos dentro del túnel y/o puentes ferroviarios.



7.2.3. PLAN DE PRESTACION DEL SERVICIO

7.2.3.1. El CONCESIONARIO está obligado a diseñar, implementar e integrar a su POA un Plan de Prestación del Servicio.

El Plan de Prestación del Servicio será empleado para la medición de los Niveles de Servicio del año siguiente. En el caso que las observaciones planteadas por el Regulador y/o el CONCEDENTE en algún programa, estándar o plan referido a la Explotación, no fueran subsanadas dentro de los plazos contractuales por parte del

CONCESIONARIO, se procederá a la aplicación de las penalidades establecidas en el Anexo 10.

7.2.3.2. El Plan de Prestación del Servicio estará debidamente justificado en sus aspectos técnicos, indicando los estándares internacionales de operación considerados y las políticas aplicadas para la toma de decisiones.

7.2.3.3. El Plan de Prestación del Servicio debe contener la programación y horarios de trenes, tiempos totales de servicios y km recorridos, considerando los parámetros establecidos en el Apéndice 3 del Anexo 7 y teniendo en cuenta que el Proyecto se implementará por etapas.

Es el documento que a su vez debe contener: (i) Las disposiciones e instrucciones para el movimiento de los trenes en la vía principal y patio taller, (ii) El itinerario, que incluye el rango horario de prestación del Servicio, la composición de los trenes el destino y el horario de salida, llegada y paso por estaciones intermedias de los trenes.

No serán aceptables políticas o prácticas de prestación de Servicio que produzcan defectos o daños a las personas, instalaciones o material rodante.

El CONCESIONARIO está obligado a cumplir estrictamente el Plan de Prestación del Servicio aprobado, desde el inicio de la Explotación hasta el término del Plazo de la Concesión. El servicio es público que no puede ser interrumpido ningún día, salvo por razones de fuerza mayor previstas en el Contrato.

7.2.4. DEFINICIÓN DE LOS INDICADORES DE NIVELES DE SERVICIO

El CONCEDENTE supervisará la calidad de la prestación del Servicio controlando los índices de calidad propuestos por el CONCESIONARIO y aprobados por el CONCEDENTE en su Programa de Evaluación de Prestación del Servicio, el Índice de Satisfacción de los Usuarios calculado a partir de encuestas a pasajeros, y especialmente los siguientes indicadores que se definen a continuación:

7.2.4.1. Índice de Disponibilidad del Servicio (D)

a) El Índice de Disponibilidad del Servicio (D), expresado en porcentaje, será calculado con periodicidad mensual efectuando el promedio de la relación entre los viajes diarios efectuados y los viajes diarios programados, medido para cada día de operación programado en el periodo de medición. Dicho periodo de medición comprenderá el registro de los últimos treinta (30) días de operación. La expresión para el cálculo del Índice de Disponibilidad del Servicio (D) es la siguiente:

$$D = \frac{\sum \frac{V_e}{V_p}}{T} \times 100$$



Donde:

V_e : Viajes Diarios unitarios EFECTUADOS.

V_p : Viajes Diarios unitarios PROGRAMADOS.

T : Número total de días de operación programados en el periodo de medición.

En el cálculo de los viajes diarios efectuados no se contarán eventuales recorridos excedentes a aquellos programados. En el cálculo de los viajes diarios programados durante el ejercicio diario serán excluidos: (i) los viajes parciales en un determinado tramo o tramos, atribuibles a fallas del sistema o sus subsistemas que sean de absoluta responsabilidad del CONCESIONARIO, ii).- los recorridos previstos en los eventuales periodos de reducción o de interrupción de la operación debido a explícitos requerimientos del CONCEDENTE o de las Autoridades Gubernamentales o por causa de fuerza mayor.

Las programaciones de trenes y recorridos así como los respectivos itinerarios en días hábiles, sábados y domingos, serán contempladas en el Plan de Prestación de Servicio de acuerdo al Apéndice 3 del presente Anexo, que formará parte del POA.

- b) El valor mínimo del Índice de Disponibilidad del Servicio (D_{min}) será 98.50%, salvo aquellos casos donde el Material Rodante se encuentre indisponible por efectos de un mantenimiento programado, en cuyo caso se permitirá un valor mínimo de 97%. Asimismo, el Valor Objetivo Definitivo (D_d) será definido por el CONCESIONARIO en el Plan de Prestación del Servicio que forma parte del POA. El valor ofertado en ningún caso podrá ser inferior al valor mínimo antes mencionado.
- c) La Penalidad aplicable por incumplimiento de la Disponibilidad (P_D) será determinada conforme al valor obtenido para el Índice de Disponibilidad del Servicio (D), presentándose los siguientes niveles:

Penalidad aplicable por incumplimiento de la Disponibilidad (P_D)

Índice de Disponibilidad del Servicio (D)	Penalidad
$D < D_{min}$	1.0
$D \geq D_{min} \text{ y } < [(0.3 \times D_{min}) + (0.7 \times D_d)]$	0.7
$D \geq [(0.3 \times D_{min}) + (0.7 \times D_d)] \text{, y } < D_d$	0.5
$D \geq D_{min}$	0.0

7.2.4.2. Índice de Regularidad del Servicio (R)

- a) El Índice de Regularidad del Servicio (R), expresado en porcentaje, será calculado por la relación entre los recorridos efectuados en un punto de medición ubicado al final del recorrido en la estación de destino, con un intervalo de tiempo igual o inferior al 5% del valor previsto en cada uno de los recorridos, entre el total de los recorridos previstos en el mismo lapso de tiempo. Dicho periodo de medición comprenderá el registro de los últimos treinta (30) días de operación.



La metodología de medición, será definida en el Plan de Prestación de Servicios. La expresión para el cálculo del Índice de Regularidad del Servicio (R) es la siguiente:

$$R = \sum \frac{N_{eff}}{N_{prog}} \times 100$$

Donde:

- Neff : Número de los recorridos efectuados con intervalo de tiempo inferior o igual al programado.
 Nprog : Número de los recorridos programados.

En el cálculo de los viajes diarios efectuados no se contarán eventuales recorridos excedentes a aquellos programados. En el cálculo de los viajes diarios programados durante el ejercicio diario serán excluidos: (i) los viajes parciales en un determinado tramo o tramos, atribuibles a fallas del sistema o sus subsistemas que sean de absoluta responsabilidad del CONCESIONARIO, ii).- los recorridos previstos en los eventuales periodos de reducción o de interrupción de la operación debido a explícitos requerimientos del CONCEDENTE o de las Autoridades Gubernamentales o por causa de fuerza mayor.

Las programaciones de trenes y recorridos así como los respectivos itinerarios en días hábiles, sábados y domingos, serán contempladas en el Plan de Prestación de Servicio de acuerdo al Apéndice 3 del presente Anexo, que formará parte del POA.

- b) El valor mínimo del Índice de Regularidad del Servicio (R_{min}) será 95%. Asimismo, el Valor Objetivo Definitivo (R_d) será definido por el CONCESIONARIO en el Plan de Prestación del Servicio que forma parte del POA. El valor ofertado en ningún caso podrá ser inferior al valor mínimo antes mencionado.
- c) La Penalidad aplicable por incumplimiento de la Regularidad (P_R) será determinada conforme al valor obtenido para el Índice de Regularidad del Servicio (R), presentándose los siguientes niveles:

Penalidad aplicable por incumplimiento de Regularidad (R)

Índice de Regularidad del Servicio (R)	Penalidad
$R < R_{min}$	1.0
$R \geq R_{min}$ y $< [(0.3 \times R_{min}) + (0.7 \times R_d)]$	0.7
$R \geq [(0.3 \times R_{min}) + (0.7 \times R_d)]$, y $< R_d$	0.5
$R \geq R_d$	0.0



7.2.4.3. Índice de Calidad del Sistema Ferroviario (CS)

Está definido por una combinación de datos de disponibilidad de los principales aparatos y equipos no directamente conectados con el sistema de movimiento de los trenes y que se encuentren directamente relacionados con el Usuario. El Índice de Calidad del Sistema Ferroviario será calculado con periodicidad mensual. El CS se obtendrá sumando dos índices de calidad:

Índice de Calidad de las Estaciones: IE

Índice de Calidad del Material Rodante: IMR

El parámetro expresado en porcentaje de la Calidad del Sistema (CS) será calculado con periodicidad mensual a través de la siguiente relación:

$$CS = I_E + I_{MR}$$

La medición y el cálculo de dichos índices de calidad IE e IMR serán realizados como se describe a continuación.

Índice de Calidad de las Estaciones (I_E)

El índice IE representa convencionalmente el grado de conformidad total de las estaciones en función de las conformidades que se obtienen para cada subsistema de cada estación.

Para cada estación se considerará en cada mes los principales subsistemas y componentes que contribuyen a determinar el estado de conservación, limpieza y buen funcionamiento de la misma estación.

La eficiencia de los subsistemas y componentes a ser medidos será evaluada:

- Para sub sistemas sujetos a mecanismos de control centralizado (a medición de manera continua), en base a las mediciones efectuadas de manera automática del mismo mecanismo de control, que deberá estar en grado de proporcionar directamente los índices requeridos;
- Para los otros subsistemas (a medición de manera discreta), mediante la inspección periódica por parte del Regulador.

Después de tal inspección se recogerán, según el esquema siguiente, los datos con respecto a cada estación mostrando los valores medidos y los correspondientes puntos "pi" aplicados para cada subsistema que haya resultado no conforme al valor objetivo. El pi inferior al puntaje asignado es CERO. El CONCESIONARIO deberá remitir diariamente los índices de calidad alcanzados tanto en las estaciones como en el Material Rodante.

Índice de Calidad de las Estaciones (I_E)

Sistema	Método de Medidas	Objetivo	Puntaje p_i (si \geq al valor objetivo)
Pantallas de Información	Continuo	$\frac{\text{Horas de funcionamiento reales}}{\text{Horas programadas}} \geq 0,99$	4
Alumbrado de la estación	Semanal	Conforme niveles de proyecto $\pm 10\%$	4
Difusión sonora	Semanal	En funcionamiento	4
Infiltraciones de agua	Semanal	No presenta	4
Limpieza	Semanal	$\leq 5\%$ de elementos sucios	24

La suma de los puntos "pi" constituirá el "índice de calidad I_E " de la estación en evaluación. El índice CS total, será por lo tanto determinado como promedio de los tres valores I_E conseguidos en las tres estaciones para las cuales se encontraron los puntajes menores.

Índice de Calidad del Material Rodante (I_{MR})

El índice I_{MR} representa convencionalmente el grado de conformidad total del Material Rodante en función de las evaluaciones encontradas para cada subsistema inspeccionado.

El Regulador indicará mensualmente y de manera aleatoria la matrícula del tren a ser inspeccionado con la finalidad de evaluar la eficiencia de los subsistemas que lo componen. El número de trenes evaluados será igual al entero más cercano al 15% de la flota que constituye el Material Rodante en circulación (por lo tanto excluyendo aquellos trenes en reserva operativa y de mantenimiento).

La eficiencia de los subsistemas será evaluada mediante la inspección en el Patio-Taller, donde el CONCESIONARIO dispondrá de los trenes. Si es necesario, los controles se realizarán en distintos días de trabajo, indicando al inicio de cada jornada los trenes a ser inspeccionados.

Después de tal inspección se recogerán, según el esquema siguiente, los datos con respecto a cada tren inspeccionado, mostrando los valores medidos y los correspondientes puntos "pi" aplicados para cada subsistema que haya resultado conforme al valor objetivo, las inspecciones contemplarán además el nivel de conservación y limpieza del Material Rodante.



Índice de Calidad del Material Rodante (IMR)

Sistema	Método de Medidas	Objetivo	Puntaje p_i ($>$ al valor objetivo)
Difusión sonora	5% cada semana	En funcionamiento	6
Alumbrado interno tren	10% cada semana	Conforme niveles proyecto \pm 10%	10
Climatización	10% cada semana	En funcionamiento	10
Puertas	5% cada semana	En funcionamiento	14
Limpieza	Semana	\leq 5% de elementos sucios	60

La suma de los puntos "pi" constituirá el "índice de calidad IMR" del tren en evaluación.

El índice IMR total será igual al más bajo entre los valores de IMR medidos en los trenes evaluados. El "pi" inferior al puntaje asignado es CERO.

a) El valor mínimo aceptable del CS será 85%

La Penalidad aplicable por incumplimiento de la Calidad del Sistema Ferroviario (CS) será determinada conforme al valor obtenido para el Índice de Calidad del Sistema (CS). Asimismo, el Valor Objetivo Definitivo (CS_d) será definido por el CONCESIONARIO en el Plan de Prestación del Servicio que forma parte del POA. El valor ofertado en ningún caso podrá ser inferior al valor mínimo antes mencionado, presentándose los siguientes niveles:

Penalidad aplicable por incumplimiento de Calidad del Sistema Ferroviario (CS)

Índice de Calidad del Sistema (CS)	Penalidad
$CS < CS_{min}$	1.0
$CS \geq CS_{min}$ y $< [(0.3 \times CS_{min}) + (0.7 \times CS_d)]$	0.7
$CS \geq [(0.3 \times CS_{min}) + (0.7 \times CS_d)]$, y $< CS_d$	0.5
$CS \geq CS_d$	0.0



7.2.4.4. Índice de Satisfacción del Usuario (SU):

Indica el nivel de satisfacción percibida por el Usuario medida a través de los siguientes indicadores que se muestran a continuación, la misma que deberá ser utilizada por el CONCESIONARIO para la elaboración de la encuesta (se utilizarán los idiomas español y quechua)

Ficha Técnica propuesta de la Encuesta de medición del Índice de Satisfacción del Usuario
(en idiomas español y quechua)

INDICADORES GENERALES	INDICADORES ESPECÍFICOS	INDICE DE SATISFACCION
RAPIDEZ	1. Tiempo de espera del tren en los andenes	
	2. Tiempo de viaje en el tren	
CONFORTABILIDAD	3. Condiciones de Embarque / Desembarque	
	4. Iluminación exterior de las accesos de las estaciones	
	5. Iluminación interior de las estaciones	
	6. Limpieza de las estaciones	
	7. Limpieza de los trenes	
	8. Cantidad de personas esperando en los andenes	
	9. Cantidad de personas en los trenes	
	10. Nivel de ruido en el tren durante el viaje	
	11. Aceleraciones y frenados del tren durante el viaje	
	12. Ventilación de las estaciones	
	13. Ventilación en los trenes	
CONFIABILIDAD	14. Agilidad / Rapidez para meter en funcionamiento el tren en caso de parada	
	15. Facilidades para vuelto en las taquillas	
SEGURO CONTRA ACCIDENTES	16. Número de paradas del tren entre las estaciones/paraderos durante el viaje	
	17. Medidas tomadas para evitar accidentes de los trenes (descarrilamiento, incendios...)	
	18. Medidas tomadas para evitar accidentes en escaleras fijas / Rampas	
	19. Medidas tomadas para evitar accidentes en las puertas del tren	
	20. Medidas tomadas para evitar accidentes en el vacío entre los trenes y los andenes	
	21. Existencia de equipos de seguridad en caso de acciones de emergencia (extintores, hidrantes...)	
	22. Control del número de personas en los andenes para evitar accidentes	
	23. Acciones del personal responsable para evitar accidentes durante el embarque / desembarque	
SEGURO PUBLICA	24. Acciones emprendidas en caso de problemas durante el viaje (megafonía, rutas evacuación...)	
	25. Medidas tomadas para evitar robos en el interior del tren	
	26. Medidas tomadas para evitar robos en el interior de las estaciones	
	27. Seguridad de las personas para acceder a las estaciones	
	28. Medidas tomadas para evitar asaltos a las taquillas	
	29. Medidas tomadas para evitar tumultos y aglomeraciones de público	
	30. Medidas tomadas para evitar presencia de vendedores ambulantes en trenes o estaciones	
	31. Medidas tomadas para evitar situaciones de acoso sexual en trenes o estaciones	
ATENCIÓN AL CLIENTE	32. Presencia y cantidad de personal de seguridad.	
	33. Actuación del personal encargado de para auxiliar embarque y desembarque	
	34. Actuación del personal de seguridad	
	35. Actuación del personal de primer auxilio en caso de emergencia	
	36. Presencia de personal de apoyo para los usuarios	



Ficha Técnica propuesta de la Encuesta de medición del Índice de Satisfacción del Usuario
(en idiomas español y quechua)

INDICADORES GENERALES	INDICADORES ESPECÍFICOS	INDICE DE SATISFACCION
INFORMACION	37. Empleo de idioma español y quechua en letreros informativos	
	38. Comprensión de placas y letreros	
	39. Comunicaciones con sistema de altavoz en el tren para anomalías de funcionamiento	
	40. Comunicaciones con sistema de altavoz en las estaciones para anomalías de funcionamiento	
	41. Calidad de sonido de las comunicaciones en el tren	
	42. Calidad de sonido de las comunicaciones en las estaciones	
	43. Cantidad de comunicaciones con sistema de altavoz	
	44. Cantidad de indicaciones para orientar al usuario al interior	
	45. Informaciones sobre los riesgos de accidente	
	46. Eficiencia de las indicaciones para orientar al usuario al interior	
	47. Eficiencia de las comunicaciones con sistema de altavoz para orientar al usuario al interior	
ACCESIBILIDAD	48. Disponibilidad de equipos para facilitar movilización a usuarios preferenciales	
	49. Existencia instalaciones y equipos adaptados en las estaciones	
	50. Actuación del personal encargado en la atención a los usuarios preferenciales	
	51. Facilidad para embarque en la zona destinada a usuarios preferenciales	
	52. Cantidades de sitios/ espacios dedicados en el tren para usuarios preferenciales	
	53. Facilidad de uso del tren para personas con discapacidades o insuficiencia motora	

EL CONCESIONARIO deberá llevar a cabo cada seis (06) meses, en julio y diciembre, una encuesta de satisfacción del Servicio prestado. La contratación y el pago de los servicios de la encuestadora estarán a cargo del CONCESIONARIO. La cantidad de personal y el número de encuestas a realizar por cada encuestador será responsabilidad del CONCESIONARIO.

La encuesta será efectuada por una institución independiente y de reconocido prestigio en el mercado, propuesta por el CONCESIONARIO y aprobada por el CONCEDENTE.

La recolección de la información será efectuada mediante la toma de muestras periódica, la periodicidad será definida por el CONCESIONARIO y aprobada por el CONCEDENTE con un intervalo máximo de seis meses.

A partir del inicio de la Explotación, la primera recolección de información no servirá para aplicar las penalidades correspondientes, pero servirá para sensibilizar a las Partes respecto de las necesidades y expectativas de los Usuarios.



Considerando las contingencias del inicio de la Explotación que puede tener una nueva línea, durante los primeros dos años se aplicará una reducción del SU, los cuales deberán ser debidamente justificados por el CONCESIONARIO. La tolerancia máxima sería de una reducción del 20% para la segunda recolección de información, 15% para la tercera, 10% para la cuarta y 5% para las demás recolecciones de información, hasta llegar al inicio del tercer año de Explotación.

El contenido y la metodología para efectuar la encuesta serán propuestas por el CONCESIONARIO en el Plan de Prestación del Servicio de su POA.

La recolección de los datos deberá contemplar una muestra representativa del universo de la demanda y proporcional para los diferentes horarios. En los cuestionarios se cubrirán todos los parámetros de calidad del Servicio y sus respectivos indicadores.

Para medir los parámetros y los indicadores será utilizada la Escala de Likert de 5 puntos, con variaciones entre "muy mala" y "muy buena".

Escala de Likert de medición del Índice de Satisfacción del Usuario

Criterio	Puntaje
Muy mala	1
Mala	2
Regular	3
Buena	4
Muy Buena	5

Cada seis (06) meses el CONCESIONARIO deberá verificar junto con el Regulador los parámetros a ser medidos para que siempre sean actualizados con las modificaciones de las necesidades de los Usuarios y de la operación. El valor obtenido de la encuesta debe aplicarse para el factor de penalización mensual.

Evaluación del SU: se sumarán los puntajes evaluados con la técnica del TOP TWO BOX, el SU será el resultado de la diferencia entre la suma de los valores positivos ("bueno" y "muy bueno") y la suma de los valores negativos ("malo y muy malo").

El resultado de SU deberá ser representado en una escala entre 0 y 100.

Se evaluará también la media entre todos los diferentes parámetros (SUM).



Penalidad aplicable por incumplimiento del Índice de Satisfacción del Usuario

Sumatoria del Índice de Satisfacción del Usuario	Penalidad
$SU \geq 70$	0.00
$60 < SU < 70$	0.25
$50 < SU < 60$	0.50
$SU < 50$	1.00

7.2.4.5. Índice de Fraude (F)

Es la acción en contra de la ley y normas aplicables, de viajar en el Servicio de transporte ferroviario de pasajeros, mixto y de carga sin haber comprado el boleto de viaje correspondiente a la categoría de cada Usuario. Estas acciones tienen un efecto negativo en la recaudación y deben ser controladas por el CONCESIONARIO con la implementación de mecanismos adecuados para tal fin. Para efectos de medición de los Niveles de Servicio, F indica el nivel de fraude previsto en el Servicio respecto del nivel de fraude detectado. El nivel de fraude detectado se medirá a partir de los procedimientos propuestos por el CONCESIONARIO en su POA y aprobados por el CONCEDENTE previa opinión del Regulador y mediante personal acordado entre las partes.

La medición del nivel de fraude se llevará a cabo de forma mensual mediante una muestra que no será inferior al 10 por ciento del número de viajeros durante el periodo semanal. Para el pago trimestral se realizará una media de los tres meses correspondientes a la liquidación.

$$F = \text{Fraude Detectado (Fd)} / \text{Fraude Previsto (Fp)}$$

Donde:

Fraude Previsto (Fp) = Nivel de Fraude de referencia que para el presente Contrato se ha estimado en 3% y podrá ser ajustado por el CONCEDENTE, finalizado el primer año de prestación del Servicio y revisado durante la vigencia de la Concesión.

Fraude Detectado (Fd) = Nivel de Fraude detectado que se medirá a lo largo de la Concesión. Se calculará por medias móviles de tres (03) meses a partir de mediciones periódicas que serán definidas con el CONCESIONARIO en el Plan de Prestación del Servicio.

Los correspondientes índices de penalidad serán:

Penalidad aplicable por Fraude

Índice de fraude	Penalidad
$F < 1.00$	0.00
$1.05 > F \geq 1.00$	0.30
$1.20 > F \geq 1.05$	0.70
$F \geq 1.20$	1.00



7.2.5. PROGRAMA DE SUPERVISIÓN DE LOS NIVELES DE SERVICIO

7.2.5.1. Programa de Evaluación de los Niveles de Servicio

7.2.5.1.1. El CONCESIONARIO elaborará un "Programa de Evaluación de Niveles de Prestación del Servicio", en concordancia con su Plan de Prestación del Servicio, para medir el resultado de sus acciones y deberá ser presentado al Regulador para su opinión y al CONCEDENTE para su aprobación conjuntamente con su Plan de Prestación del Servicio.

7.2.5.1.2. Los objetivos específicos del Programa de Evaluación de los Niveles de Servicio son:

- (a) verificar el cumplimiento del Plan de Prestación del Servicio programado
- (b) identificar el incumplimiento de la prestación del Servicio
- (c) verificar la correcta y oportuna subsanación de los incumplimientos del Servicio

7.2.5.1.3. El CONCEDENTE podrá solicitar toda la información relativa al "Programa de Evaluación de los Niveles de Servicio" del CONCESIONARIO, la cual deberá ser entregada en un plazo no mayor a quince (15) Días Calendario luego de haber sido efectuada la solicitud.

7.2.5.2. Evaluaciones y penalidades

7.2.5.2.1. El CONCEDENTE calculará semestralmente, en base a los Niveles de Servicio señalados anteriormente, un Factor de Penalización (FP) correspondiente a la calidad del Servicio ofrecido, que será aplicado como un porcentaje a deducir de la Retribución por Operación y Mantenimiento (RPMO) semestral. La aplicación de este factor permitirá calcular el valor neto del RPMO semestral, de acuerdo a la siguiente expresión:

$$RPMO' = RPMO \times (1 - FPS)$$

Donde:

RPMO' : Valor neto del RPMO semestral.

RPMO : Valor del RPMO calculado de acuerdo al Apéndice 5 del Anexo 5 del Contrato de Concesión.

FPS : Factor de Penalización semestral.

$$FPS = (FPM_1 + FPM_2 + FPM_3 + FPM_4 + FPM_5 + FPM_6) / 6$$

Donde:

FPM₁ : Factor de Penalización del Mes 1

FPM₂ : Factor de Penalización del Mes 2

FPM₃ : Factor de Penalización del Mes 3

FPM₄ : Factor de Penalización del Mes 4

FPM₅ : Factor de Penalización del Mes 5

FPM₆ : Factor de Penalización del Mes 6



7.2.5.2.2. Para el cálculo del Factor de Penalización (1-FPM) se empleará la siguiente expresión:

$$FPM = \frac{15}{100} \times [(0.30 \times D) + (0.20 \times R) + (0.20 \times CS) + (0.10 \times SU) + (0.20 \times F)]$$

Donde:

FPM : Factor de Penalización Mensual.
D : Resultado de Disponibilidad del Servicio del mes.
R : Resultado de Regularidad del Servicio del mes.
CS : Resultado de Calidad del Servicio del mes.
SU : Resultado de Satisfacción del Usuario del mes.
F : Resultado de Fraude del mes.

7.2.5.2.3. El Factor de Penalización se aplicará doce (12) meses después del inicio de Explotación del Proyecto.

7.2.5.2.4. Un valor del Factor de Penalización menor a uno (1) representa un incumplimiento de los Niveles de Servicio exigidos. La reiteración de dicho incumplimiento, dará lugar eventualmente a la resolución del Contrato según lo indicado en la Sección XV: Caducidad de la Concesión del Contrato de Concesión.

7.2.5.2.5. Adicionalmente, el Regulador podrá efectuar evaluaciones en la oportunidad y lugares que considere convenientes, sin la necesidad de previo aviso al CONCESIONARIO. También podrá emplear información proporcionada por los Usuarios o por el CONCEDENTE para detectar el eventual incumplimiento del Servicio.

7.2.5.2.6. De la evaluación realizada se elaborará un acta con un (1) original y dos (2) copias, en donde se detallará el incumplimiento de los Niveles de Servicio y las observaciones que pueda realizar el Regulador, así como también los descargos que el CONCESIONARIO estime convenientes realizar. El Regulador y el CONCESIONARIO conservarán una copia del Acta, quedando el original para el CONCEDENTE. La ausencia de descargos por parte del CONCESIONARIO en el Acta se tomará como conformidad de la misma con el resultado de la evaluación realizada.

Para tales efectos será de aplicación lo dispuesto en el Reglamento General de Supervisión del Regulador vigente a la fecha o norma posterior que la modifique.

7.3. CONSERVACIÓN

Se entiende por Conservación al conjunto de actividades que requieren ser planificadas, programadas, ejecutadas y documentadas por el CONCESIONARIO a partir del inicio de la explotación, para mantener el Sistema Ferroviario disponible para el Servicio de manera tal que cada uno de sus componentes, subsistemas y sistemas se encuentren continuamente disponibles, sean seguros y confiables en el periodo de concesión. La conservación incluye el mantenimiento de todos los Bienes de la Concesión, así



como la obligación del CONCESIONARIO de renovar a su costo, los Bienes de la Concesión que no le permitan cumplir con los Niveles de Servicio establecidos en el Contrato, a excepción de la renovación del Material Rodante Existente.

7.3.1. PRINCIPIOS GENERALES DE CONSERVACIÓN

- 7.3.1.1. Todos los Bienes de la Concesión serán diseñados, construidos, fabricados, instalados, probados y sometidos a Conservación durante la explotación para proteger la vida humana, garantizar la seguridad de las personas, el óptimo funcionamiento de los mismos y la economía de la explotación.
- 7.3.1.2. Las labores de Conservación deberán realizarse en forma oportuna, de acuerdo a los programas de mantenimiento que deben reflejar los ciclos de degradación de los componentes, subsistemas y sistemas, respetando los estándares internacionales de seguridad y calidad.
- 7.3.1.3. Por regla general, la Conservación deberá mantener en todo momento la funcionalidad o el propósito original para el que las Obras fueron ejecutadas y deberán mantenerse en dicha condición a lo largo de todo el periodo de Concesión.
- 7.3.1.4. No serán aceptables políticas, prácticas o procedimientos de Conservación que produzcan defectos que comprometan la funcionalidad, durabilidad, utilidad o estética de las Obras. No obstante, los eventos que ameriten la aplicación de un mantenimiento de emergencia en los Bienes de la Concesión, en casos distintos a Fuerza Mayor y derivados de defectos y/o vicios ocultos en el diseño y/o la construcción, serán atendidos directamente por el CONCESIONARIO a su costo, presentando para tales efectos, una descripción sobre el alcance de las actividades a ejecutar y el tiempo estimado de restablecimiento del Servicio, el cual deberá ser aprobado por el CONCEDENTE previa opinión del Regulador.

7.3.2. NIVELES DE SERVICIO DE CONSERVACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA Y EL MATERIAL RODANTE

- 7.3.2.1. El estado de los Bienes de la Concesión se expresará a través de parámetros de condición, que harán referencia a diversos aspectos de Conservación de los sistemas que componen los Bienes de la Concesión. Los límites de los parámetros de condición que deberán cumplirse se denominan "Niveles de Servicio de Conservación", los cuales se establecerán en cumplimiento a los estándares de mantenimiento presentados por el CONCESIONARIO en el EDI correspondiente.
- 7.3.2.2. Los estándares de conservación de la infraestructura, los Equipamientos y el Material Rodante propuestos por el CONCESIONARIO, deberán ser diseñados e integrados al Plan de Conservación .
- 7.3.2.3. Es obligación del CONCESIONARIO programar y ejecutar oportunamente las tareas de Conservación, durante todo el Plazo de la Concesión, de tal manera que los Niveles de Servicio de Conservación aseguren el cumplimiento de los



Niveles de Servicio regulados en el presente Contrato. Para tal efecto, EL CONCESIONARIO deberá contar con los recursos técnicos, instalaciones, herramientas, equipos y maquinaria en cantidad y capacidades suficientes para llevar a cabo las tareas de conservación tanto de la infraestructura en general como el material rodante.

EL CONCESIONARIO, en el EDI proveerá un listado de equipos, maquinarias, herramientas, software e insumos que empleará en la conservación de la infraestructura, Equipamientos y Material Rodante, los mismos que deben estar disponibles desde el inicio de las Pruebas de Puesta en Marcha hasta aquellos que serán incorporados progresivamente a la Concesión de acuerdo al Plan de Conservación del Sistema Ferroviario.

- 7.3.2.4. El CONCESIONARIO deberá llevar un historial y trazabilidad de todo el mantenimiento realizado en cada uno de los componentes, subsistemas y sistemas durante el periodo de Concesión.
- 7.3.2.5. El CONCESIONARIO deberá monitorear los parámetros de condición y detectar aquellos cuya medida eventualmente se encuentre por debajo de los límites admisibles y adoptar las medidas necesarias para su corrección oportuna, para estar siempre dentro de los Niveles de Servicio de Conservación definidos en este Anexo. El CONCESIONARIO deberá presentar al Regulador para su opinión y al CONCEDENTE para su aprobación, los parámetros técnicos, normatividad y estándares que cumplirá para la conservación del Sistema Ferroviario en los estándares de mantenimiento.
- 7.3.2.6. El CONCESIONARIO deberá diseñar, implementar e integrar a su POA un Plan de Conservación que comprenda todas las actividades de mantenimiento y reinversión requeridas para cada una de las instalaciones, equipos, entre otros, que conforman los Bienes de la Concesión, respetando para ello las recomendaciones de los fabricantes de los mismos y las referencias del historial de mantenimiento de los Bienes del CONCEDENTE, cumpliendo con los estándares de mantenimiento aprobados.
- 7.3.2.7. El CONCESIONARIO dispondrá en todo momento de la estructura, organización y recursos (físicos, técnicos y administrativos) que le permitan programar y ejecutar a lo largo del Plazo de la Concesión las tareas de Conservación necesarias para que la medida de los parámetros de condición se mantengan dentro de los Niveles de Servicio de Conservación.
- 7.3.2.8. El CONCESIONARIO no podrá sustituir ninguno de los elementos que afecten la calidad sin el consentimiento expreso del CONCEDENTE previa opinión del Regulador. El CONCESIONARIO es responsable y deberá efectuar a su costo, las reposiciones de los Bienes de la Concesión una vez estos hayan alcanzado su vida útil.
- 7.3.2.9. El CONCESIONARIO deberá mantener actualizado el historial de mantenimiento de los Bienes de la Concesión que se contemplan en el Plan de Conservación, dentro de los tres (03) Días de realizado dicho mantenimiento.



- 7.3.2.10. EL CONCESIONARIO deberá adquirir un software de probada eficacia en la industria ferroviaria, que le permita administrar con eficiencia la gestión del mantenimiento, la logística, los recursos humanos, entre otros. Este software deberá estar en operación como mínimo treinta (30) días antes de las Pruebas de Puesta en Marcha.
- 7.3.2.11. El Regulador inspeccionará, supervisará y controlará el cumplimiento de todas las obligaciones del CONCESIONARIO de manera continua e inopinadamente, con el fin de detectar oportunamente las desviaciones y exigir que se corrijan las deficiencias encontradas.
- 7.3.2.12. EL CONCESIONARIO deberá mantener la vía y el material rodante de tal forma que se minimicen las vibraciones dentro de los coches de pasajeros y se aseguren las máximas prestaciones en cuanto a seguridad y confort en la marcha de los trenes. Las normas de referencia que deberán cumplirse son la UIC 513 y UIC 518 o norma equivalente a criterio del CONCEDENTE.

Material Rodante

El CONCESIONARIO realizará y garantizará el mantenimiento total de los trenes durante el Plazo de la Concesión.

- ◆ La identificación precisa de las tareas de mantenimiento y su frecuencia resultarán de los siguientes documentos:
 - ◆ Proyecto de mantenimiento, documento de diseño ejecutivo/constructivo
 - ◆ Cálculos e informes para la evaluación de los índices de mantenimiento, que se presentará en el diseño ejecutivo/constructivo
 - ◆ Manuales técnicos, que se presentarán durante el suministro.
- ◆ Las actividades de mantenimiento, comprenderán cualquier actividad destinada a mantener el tren en las condiciones previstas (se trata de actividades que se llevarán a cabo de acuerdo a intervalos y procedimientos predeterminados, sin una inspección previa de los trenes. Incluye la sustitución de materiales consumibles, engrase, relleno, etc.)
- ◆ La inspección, entendida como una actividad dirigida a determinar y evaluar el estado de los trenes y equipos.
- ◆ La reparación, entendida como la actividad dirigida para restaurar el estado de los trenes después de una falla. El CONCESIONARIO deberá hacerse cargo del mantenimiento total de los trenes durante el Plazo de la Concesión mediante ciclos de inspección y reparación destinados a mantener el tren en las condiciones esperadas y de acuerdo con los indicadores RAM que deberán ser concordantes con los indicadores del Plan de Mantenimiento integrante del Plan de Conservación.
- ◆ El Plan de mantenimiento deberá incluir, en relación con el material rodante propuesto y por un período no menor al Plazo de la Concesión:
 - ◆ Una descripción precisa de la filosofía del mantenimiento (categoría de mantenimiento, la organización de los niveles de mantenimiento, niveles de cualificación del personal, entre otros)



- ◆ Todo lo necesario para evaluar el contenido y los costos de mantenimiento, así como la eficiencia y la eficacia del proyecto de mantenimiento en sí mismo Para asegurar el fácil y apropiado mantenimiento, cada elemento es estudiado y ensamblado para facilitar la accesibilidad, extracción y manipulación, así como un suministro adecuado de piezas de repuesto en almacén.
- a) Piezas de repuesto
- ◆ El CONCESIONARIO deberá contar con un stock técnico de piezas de repuesto que garantice la operatividad del tren y el cumplimiento de las circulaciones previstas.
- b) Plan de mantenimiento
- ◆ El Plan de Mantenimiento definitivo para cualquiera de los vehículos que se dispongan en la línea deberá ser aportado por el fabricante finalmente escogido por el Concesionario, aunque de modo general se indican en los numerales 3.3, 4.3 y 6 del Apéndice 7, los ciclos de mantenimiento que se llevarán a cabo, que a grandes rasgos serán comunes para cualquiera de los vehículos que se escojan.
- c) Requerimientos y diseño del taller de mantenimiento de los trenes
- ◆ El diseño de taller propuesto debe ser capaz de atender los requerimientos de todos los vehículos de la flota, que deben ser mantenidos en las mismas instalaciones. En este caso, los vehículos que imponen mayores condicionantes son los automotores para el servicio exclusivo de viajeros.
 - ◆ Estos vehículos serán articulados y continuos, permitiendo la circulación de los pasajeros por el interior de los trenes en toda su longitud, por lo que el taller contará con vías en el interior de la nave con la longitud suficiente para poder atender el vehículo completo sin desacoplar. La longitud de estas vías puede variar en función del tipo de tren finalmente escogido, pero se situará en el entorno de los 90-100 m.
 - ◆ El taller dispondrá de un torno de foso para evitar extraer el bogie y los ejes del tren.
 - ◆ El resto de los vehículos a mantener, como son las locomotoras y los vagones de viajeros o mercancías, deben mantenerse también en el taller diseñado por el CONCESIONARIO.

7.3.3. PROCEDIMIENTOS GENERALES DE CONSERVACION

- ◆ Plan de Conservación

7.3.3.1. El CONCESIONARIO deberá contar con un Plan de Conservación en su POA.

El Plan de Conservación del correspondiente período anual y el respectivo programa de implementación necesariamente deberán incluir el plan de desarrollo de la confiabilidad del Sistema Ferroviario (Infraestructura, Equipamiento y Material Rodante), el cumplimiento de las normas RAMS Ferroviarios: Fiabilidad, Disponibilidad y Mantenibilidad (normas UNE EN 50126, 50128 y 50129). El plan de desarrollo de la confiabilidad del Sistema Ferroviario tomará en cuenta:



Periodo de actuación, Periodo de reparación, Periodo de operación, MTBF, MTTR, Tasa de fallo y Disponibilidad, la confiabilidad medida en periodos mensuales por medio del indicador Mean Time Between Failures (MTBF), Mean Time To Repair (MTTR) considerando el objetivo propuesto en confiabilidad, el resultado alcanzado en cada mes y las acciones que el CONCESIONARIO implementará en el siguiente año de concesión para alcanzar los niveles propuestos, aplicados entre otros a: derrumbe del talud, desplazamiento del talud, obstrucción o colmatación de alcantarilla, actuación en balasto, hundimiento de la plataforma, erosión de la plataforma, actuación en los durmientes, deformación de rieles, rotura de rieles, obstrucción de la vía, túnel, locomotoras, vagones tipo bodega, auto vagón DMU, coches de pasajeros, sistemas de telecomunicación, señalización, recaudo, etc.

7.3.3.2. El Plan de Conservación estará debidamente justificado en sus aspectos técnicos, indicando el análisis del estado actual, los estándares de mantenimiento considerados y las políticas aplicadas para la toma de decisiones.

7.3.3.3. Dentro de los primeros siete (07) Días Calendario de cada mes, el CONCESIONARIO presentará al Regulador un informe con la relación de los trabajos de Conservación realizados durante el mes anterior, incluyendo la información del monitoreo de la condición de las ruedas de los vehículos ferroviarios y los frenos. Además, podrá presentar una actualización del cronograma del plan original si correspondiera, para su aprobación.

7.3.3.4. El Plan de Conservación deberá contemplar todos y cada uno de los componentes, subsistemas y sistemas que forman parte del sistema integral ferroviario.

7.3.3.5. El Plan de Conservación deberá contemplar la sustitución periódica de todos aquellos componentes y subsistemas que alcancen su vida útil, así como de aquellos consumibles y fungibles, el ajuste de piezas a su posición nominal, tolerancias, desviaciones estándar, entre otros. Asimismo, deberá contemplar la inspección periódica de elementos, accesorios y subsistemas sujetos a deterioro y fallas, su respectiva reparación o sustitución/reinversión cuando corresponda por fin de su vida útil.



7.3.3.6. El Plan de Conservación deberá contener una gestión adecuada de la información de conservación y programación que comprenda el procesamiento de la información de mantenimiento, informes de trabajo, informes de fallas, y datos de actuación del sistema necesarios para gestionar efectiva y eficientemente la Conservación. Para tal fin, se deberá implantar una aplicación informática en la que quede implementada la política de mantenimiento y quede registro histórico de las actuaciones.



7.3.3.7. El Plan de Conservación deberá determinar las distintas operaciones de inspección y control programadas así como su periodicidad, debiendo contener un cuadro que resuma las actividades específicas para cada uno de los elementos del sistema.

7.3.3.8. Adicionalmente, el CONCESIONARIO propondrá el equipo mínimo para el mantenimiento de la Infraestructura Vial Ferroviaria y el mantenimiento del Material Rodante, a excepción de la balanza electrónica existente en el patio de maniobras de Chilca:

Propuesta de equipamiento mínimo para el mantenimiento de la Infraestructura Vial Ferroviaria

Equipos	Cantidad Operativa	Características mínimas
Rameadora, Alineadora y Niveladora	1	Aparente para compactar en cambios, cruces, vía principal, curvas y en gradientes; alineación y nivelación de la vía principal asistida por un ordenador. Deberá tener como mínimo 2 cabezas de bateo con un total no menor de 8 martillos. Rendimiento mínimo: 350 durmientes/hora, carga axial máxima de 16.5 tons para el eje más pesado. Dimensiones compatibles con el gálibo de circulación en la vía principal del FHH.
Cargador Frontal con ruedas	3	Potencia 155 HP; Capacidad del lampón: 2.4 metros cúbicos
Grúa de vía (riel-carretera)	1	Capacidad: 10 t Montada sobre ruedas, con accesorio para viajar por la vía férrea.
Cambiadora de durmientes	1	Para extraer y colocar durmientes de madera y de concreto. Giro del cabezal: 180°; inclinación del brazo 40°. Rendimiento de extracción e inserción: 40 durmientes/hora.
Tractor de Orugas c/ lampón	1	Potencia: 140 HP, ancho del lampón en ángulo: 3.89 m
Reguladora de balasto	1	Nivelado bidireccional Carga axial máxima: 15 t.
Empernadora de rieles	1	Con motor a gasolina. Torque de 50 a 85 daN.m. Incluir 06 dados aparente para el tipo de tuerca a emplear.
Cortadora de rieles	2	Con motor a gasolina. Cada unidad será provista con 36 discos para corte, con diámetro acorde con el tipo de riel a cortar.
Taladradora de rieles	2	Con motor a gasolina. Cada unidad será provista con portabrocas y 36 brocas de diámetro y acorde con las perforaciones a realizar.
Taladradora de durmientes	2	Con motor a gasolina. Será provista con portabrocas y 36 brocas de diámetro acorde con las perforaciones a realizar.
Plantas de Iluminación AMIDA	6	Tipo heavy duty, cada una compuesta por un generador y torre extensible hasta 9 m, capaz de girar 360°, con 04 lámparas de luz blanca de 1000 watts; panel de control y accesorios.
Autovía	4	Motor Diesel 90 HP. Según AREMA 27-2 para track motor cars. Ruedas tipo heavy duty de 20" de diámetro.
Prensa hidráulica horizontal	1	Capacidad: 400 t. Para montaje y desmontaje de ruedas de vehículos ferroviarios de trocha estándar.
Torno horizontal (retorneado de ruedas de locomotoras y vagones)	1	Para retorneado de ruedas montadas en el eje, de vehículos ferroviarios de trocha estándar, con diámetro entre 30" y 43".
Torno vertical	1	Diámetro de plato entre 900 y 1100 mm.



Propuesta de equipamiento mínimo para el mantenimiento de la Infraestructura Vial Ferroviaria

Equipos	Cantidad Operativa	Características mínimas
Taladro	1	Heavy duty. Capacidad de taladro 40 mm; accionado por bandas con avance automático; mesa no menor de 430 x 430 mm
Tecla eléctrico	2	Capacidad: 1.5 t Sistema de izaje por cable hasta 6 m. Control manual. Sistema de agarre tipo gancho.
Equipo de encarrilar	2	Accionamiento hidráulico, conformado por consola de control, bomba hidráulica de aceite, 02 gatas telescópicas de 60/30 t y carrera de 278/566 mm; 01 Gata de pistón simple 60 t de capacidad, altura 250 mm y carrera 110 mm; 01 juego de 4 anillos de soporte cilíndrico para extender la carrera en 4 x 80 mm; 02 Puentes de aleación de aluminio para encarrilamiento; 01 conector de puente de encarrilamiento; 02 gatas para desplazamiento con capacidad de empuje de 129 kN y 57 kN de capacidad de halado; 02 soportes de acero para las gatas de desplazamiento; 02 plataformas rodantes; 01 estructura de soporte para gata horizontal; 06 pares de mangueras hidráulicas de 10 m c/u; 08 conectores para extender las mangueras.
Camionetas con HI-RAIL	3	Camionetas 4x4 equipadas con sistema hi-rail (riel - carretera)
Remolques	8	Capacidad de carga: 6000 lb. Según AREMA 27-2 para push cars. Ruedas prensadas de 16" de diámetro.
Motosoldadoras	2	Diesel con turbo de 500 Amp Multiproceso CC/CV. Procesos aplicables: varilla revestida, TIG, MIG, Alambre tubular, Arcair; rango de amperaje: 30-575 Amp; potencia auxiliar: 13 Kw para 1 fase; 22 Kw para 2 fases.
Rectificadores de juntas de riel	2	Para rieles hasta de 60 kg/m. Chasis de acero; bloques de reacción rebatibles; rodillos de desplazamiento retráctiles; ganchos de izaje para juntas emperradas o soldadas; bomba hidráulica manual de doble acción; máxima fuerza 100 t;
Equipo móvil de lubricación (de curvas)	2	Apto para ser montado en un remolque (push car) adecuado para la actividad de lubricación de rieles. Compuesto de una unidad de poder hidráulico, una bomba recíproca para engrasar, recipientes para grasa, sistema de tuberías y mangueras para el abastecimiento para grasa; boquillas para engrasar, y accesorios.
Balanza Electrónica para pesaje de vehículos ferroviarios *	1	Provisión de los componentes mecánicos y electrónicos necesarios para una báscula de vía de 80 t de capacidad, a ser instalados en la infraestructura de la báscula de vía de Chilca. Incluye obras civiles para la adecuación.
Básculas Mecánicas **	6	Accionamiento mecánico; Capacidad 2 TM; plataforma de 0.90 x 1.20 m, aparentes para el pesaje de bultos en las estaciones ferroviarias



Propuesta de equipamiento mínimo para el mantenimiento de la Infraestructura Vial Ferroviaria

Equipos	Cantidad Operativa	Características mínimas
		intermedias y en Huancavelica. Con ruedas que permitan el cambio de ubicación.
Rampas para carguío de equipos	2	Rampas con estructura metálica desarmable y capacidad de 25 t destinadas a cargar y descargar equipo para movimiento de tierra en plataformas ferroviarias.
Radios portátiles para la Supervisión	20	Radios portátiles VHF para uso del personal de supervisión de la operación ferroviaria. Incluye: antena portátil, batería de Li-Ión, cargador rápido inteligente, clip de batería.
Radios base para equipos y maquinarias	24	Radios móviles VHF para instalar en equipo que opera en la vía férrea (Autovía, rameadora, grúa, etc.) Incluir: brackets, micrófonos, cable de poder, manual de usuario, conversor DC/DC

* La balanza electrónica existente debe repararse y calibrarse a 80 tons

** Las básculas mecánicas serán implementadas en las estaciones intermedias y en la Estación de Huancavelica.

◆ **Plan de Limpieza**

- 7.3.3.9. El CONCESIONARIO deberá contar en el Plan de Conservación con un Plan de Limpieza .
- 7.3.3.10. Dicho plan de limpieza deberá contener como mínimo las actividades diarias, semanales, mensuales y semestrales de limpieza para todas las instalaciones del Patio Taller, estaciones, secciones en túnel y fuera del túnel, pasarelas peatonales y coches de los trenes, el mismo que será aprobado por el CONCEDENTE previa opinión del Regulador. Los criterios básicos para la limpieza de los Bienes de la Concesión se detallan en los Apéndices 1 y 2 del presente Anexo.
- 7.3.3.11. El CONCESIONARIO deberá cumplir estrictamente su Plan de Limpieza que será evaluado por el Regulador a través del Índice de Calidad del Sistema Ferroviario.
- 7.3.3.12. Se deberá tener en cuenta que los esfuerzos y recursos a emplear en la limpieza de estaciones, zona de vía y coches estarán en relación a la modalidad habitual de comportamiento de pasajeros y público en general. El comportamiento incorrecto del público no será eximente de la responsabilidad del CONCESIONARIO en el cumplimiento de esta obligación, salvo en casos que, a juicio del Regulador, resulten excepcionales.
- 7.3.3.13. Las instalaciones ferroviarias y no ferroviarias y el material rodante en general, deberán permanecer libres de obstáculos y mantenerse limpios, de acuerdo a la periodicidad y criterios detallados en el Apéndice 1 del presente Anexo.



- 7.3.3.14. Los coches de pasajeros deberán mantenerse limpios, lavándolos externa e internamente de acuerdo a la periodicidad y criterios detallados en el Apéndice 2 del presente Anexo.

◆ Etapa de Ejecución de Inversiones Obligatorias

- 7.3.3.15. El CONCESIONARIO recibirá el Área de la Concesión del Proyecto y será su responsabilidad única y absoluta el conocer las condiciones naturales de dicha área, por lo que deberá revisar, verificar y complementar toda la información suministrada en el Proyecto Referencial por el CONCEDENTE que esté relacionada con los lugares en donde se llevará a cabo la construcción de las Obras del Proyecto por sus propios medios y criterios, empleando sus propios especialistas.

7.3.4. PROGRAMA DE SUPERVISIÓN DE LOS NIVELES DE SERVICIO DE CONSERVACIÓN

◆ Programa de Evaluación

- 7.3.4.1. El CONCESIONARIO elaborará un "Programa de Evaluación de Niveles de Conservación", el mismo que se integra a su Plan de Conservación, para medir el resultado de sus intervenciones.
- 7.3.4.2. Los objetivos específicos del Programa de Evaluación de Niveles de Conservación son: (a) verificar el cumplimiento del Plan de Conservación elaborado por el CONCESIONARIO; (b) identificar la existencia de eventuales defectos o parámetros de condición insuficientes; (c) verificar la correcta y oportuna subsanación de los defectos o parámetros de condición insuficientes encontrados.
- 7.3.4.3. El Regulador podrá solicitar toda la información relativa al "Programa de Evaluación de Niveles de Conservación" del CONCESIONARIO, la cual deberá ser entregada en un plazo no mayor a quince (15) Días Calendario luego de haber sido efectuada la solicitud.

◆ Evaluaciones y Penalidades

- 7.3.4.4. El Regulador realizará evaluaciones periódicas con el objetivo de identificar defectos localizados tanto en las Obras, en los Equipamientos y en el Material Rodante para verificar el cumplimiento de los Niveles de Servicio de Conservación. El Regulador también podrá fiscalizar las condiciones o prácticas de trabajo del CONCESIONARIO, de modo que estas no resulten inseguras para los Usuarios y su propio personal, y podrá fiscalizar los procedimientos empleados y las demás obligaciones contractuales.
- 7.3.4.5. Independientemente de las inspecciones inopinadas, el Regulador efectuará las evaluaciones en la oportunidad y lugares que considere convenientes, con previo aviso al CONCESIONARIO. También podrá emplear información proporcionada por terceros o por el CONCEDENTE para detectar parámetros de condición insuficientes.



- 7.3.4.6. De la evaluación realizada se elaborará un acta con un (1) original y dos (2) copias, en donde se detallarán defectos, y localización de los mismos, y las observaciones que pueda realizar el Regulador, así como también consideraciones que el responsable del CONCESIONARIO estime convenientes. El Regulador y el CONCESIONARIO conservarán una copia del Acta, quedando el original para el CONCEDENTE. La ausencia del personal designado por el CONCESIONARIO y/o la falta de descargos en el Acta, se tomará como conformidad del mismo con el resultado de la evaluación realizada.
- 7.3.4.7. Si en una evaluación cualquiera, se detectan parámetros de condición insuficientes, el Regulador emitirá una "Notificación de parámetro de condición insuficiente", indicando los defectos encontrados.
- 7.3.4.8. Una vez recibida una "Notificación de parámetro de condición insuficiente", el CONCESIONARIO deberá ejecutar los trabajos que eleven nuevamente la calidad a los Niveles de Servicio de Conservación exigidos, en el plazo que fije el Regulador.
- 7.3.4.9. Cuando el CONCESIONARIO subsane completamente los defectos detallados en la "Notificación de parámetro de condición insuficiente", comunicará al Regulador informando la finalización de la subsanación.
- 7.3.4.10. En caso que el Regulador constatará que no se han realizado las subsanaciones de los defectos indicados en la "Notificación de parámetro de condición insuficiente" dentro de los plazos o alcances establecidos, el Regulador emitirá una "Notificación de Incumplimiento", estableciendo nuevos plazos para alcanzar los niveles definidos. La reiteración de "Notificación de Incumplimiento" puede suponer sanciones económicas que determinará el Regulador y/o la resolución del Contrato según lo indicado en el Contrato de Concesión.



ANEXO 7

APÉNDICE 1

Criterios para la Limpieza de las Instalaciones Ferroviarias y No Ferroviarias

- a) La limpieza de las instalaciones ferroviarias y no ferroviarias del Sistema Ferroviario dentro del Área de la Concesión, contempla, pero no se limita a la limpieza interna y externa de las paredes, pisos, techos y superficies rígidas, ventanas y puertas de vidrio u otros materiales.
- b) Diariamente las zonas circundantes a las estaciones y sus accesos, túneles, pasarelas peatonales y/o vehiculares y zonas de la vía en general, serán conservadas limpias erradicando las malezas y los residuos generados por los pasajeros, la propia actividad del CONCESIONARIO o la de sus subcontratistas y lo que arrojen terceros.
- c) Como mínimo, dos (02) veces por semana se procederá al lavado de pisos de andenes, espacios y dependencias con afluencia de público, sin perjuicio de lo cual, la limpieza integral diaria de las instalaciones evitará la acumulación de residuos y desperdicios.
- d) Instalar un número adecuado de cestos y/o papeleros, distribuidos convenientemente en las estaciones de pasajeros.
- e) Los servicios sanitarios serán higienizados tantas veces al día como sea necesario, utilizando los elementos adecuados para su desinfección y desodorización.
- f) Periódicamente, cuando sea necesario, se limpiarán las partes bajas de las paredes expuestas al público, los vidrios de puertas y ventanas, se eliminarán graffitis y publicidades no autorizadas.
- g) Limpieza periódica de artefactos de alumbrado, señalización y sus elementos en general.
- h) Se efectuarán las desinsectaciones, desratizaciones y necesarias en las estaciones de pasajeros por lo menos 02 veces al año.

El CONCESIONARIO deberá asimismo mantener un nivel adecuado de limpieza y funcionalidad en las salas técnicas y talleres de mantenimiento.

- j) EL CONCESIONARIO implementará un plan de recojo diario de residuos sólidos generados en cada una de las estaciones y a lo largo del trazado coordinando con los municipios localizados en el área de influencia directa de cada una de las estaciones.



ANEXO 7

APÉNDICE 2

Criterios para la Limpieza del Material Rodante

- a) El CONCESIONARIO deberá entregar al Servicio vehículos limpios, desodorizados, desinfectados y desinsectizados.
- b) Se entiende por vehículo limpio aquel cuyas superficies internas y externas, accesorios, asientos, respaldares, vidrios, pisos techo y cabinas de conducción, se encuentren libres de polvo, suciedad y manchas de cualquier tipo y origen.
- c) Las tareas necesarias para lograr los resultados indicados deberán efectuarse sin ocasionar molestias o perjuicios al público, no pudiendo realizar labores de limpieza en presencia de los Usuarios del Servicio. En caso de ser requerida la limpieza en un determinado trayecto, esta deberá ser coordinada y efectuada en la estación de destino al término de dicho Servicio.
- d) El CONCESIONARIO efectuará como mínimo dos (02) veces por semana la limpieza profunda y completa de cada unidad, incluyendo el lavado del material rodante, tanto exteriormente como interiormente. Estas acciones no perjudican la ejecución de la limpieza diaria del material rodante.
- e) En caso de presentarse graffitis y publicidades no autorizadas interior y exteriormente en el Material Rodante, el CONCESIONARIO deberá eliminarlas en los plazos que establezca el Regulador.



ANEXO 7

APÉNDICE 3

Plan de Prestación del Servicio

I. DURANTE LA ETAPA TRANSITORIA

Durante la Etapa Transitoria el CONCESIONARIO, a través del Operador, prestará los Servicios Obligatorios con la configuración de los trenes y el Material Rodante especificado en la cláusula 6.43 del Contrato.

Los servicios que prestará el CONCESIONARIO se realizarán de acuerdo a lo siguiente:

a) Durante la elaboración de los EDI y el inicio de la construcción del Tramo 1

El Servicio se prestará entre la estación de Chilca y la estación de Huancavelica, el modelo de operación es el siguiente:

- Una (01) circulación interdiaria por día con retorno al día siguiente con tren mixto, realizando paradas tanto en las estaciones como en los paraderos.

En la medida que sea necesario por razones de confiabilidad del tren mixto, el CONCESIONARIO dispondrá del autovagón para suplir la operación de éste.

b) Durante la fase de ejecución de las Obras del Tramo 1

En este periodo se ejecutarán las Obras en el tramo entre Huancayo y Mariscal Cáceres y se prestará el Servicio entre Mariscal Cáceres y Huancavelica. El modelo de operación contará con los siguientes servicios:

- Una (01) circulación diaria por sentido con tren mixto, realizando paradas tanto en las estaciones como en los paraderos.
- Una (01) Circulación diaria por sentido con autovagón, realizando paradas tanto en las estaciones como en los paraderos.

Sobre esta base, el itinerario referencial sería el siguiente:

- 06:00. Salida de tren mixto desde Huancavelica, efectuando paradas en estaciones y paraderos.
- 06:35. Salida de Autovagón desde Mariscal Cáceres.
- 15:00. Salida de Autovagón desde Huancavelica.
- 15:30. Salida de tren mixto desde Mariscal Cáceres, efectuando paradas en estaciones y paraderos.

Se propone que el cruce de las circulaciones en esta fase se efectúe en la estación de Acoria.

c) Durante la fase de ejecución de las Obras del Tramo 2

En este periodo se ejecutarán las Obras en el tramo entre Mariscal Cáceres y Huancavelica y se prestará el Servicio entre Chilca y Mariscal Cáceres. El modelo de operación contará con los siguientes servicios:

- Una (01) Circulación diaria por sentido con tren mixto, se debe incluir la locomotora reconstruida o de nueva adquisición, realizando paradas tanto en las estaciones como en los paraderos.
- Una (01) Circulación diaria por sentido con DMU, realizando paradas tanto en las estaciones como en los paraderos.



El Material Rodante Adquirido deberá estar disponible como máximo a los noventa (90) Días Calendario del inicio de la operación del Tramo 1, a fin de que puedan realizarse la recepción y Pruebas de Puesta en Marcha correspondientes. Durante el tiempo de finalización de la construcción del Tramo 1 y la finalización de las Pruebas de Puesta en Marcha y Puesta en Operación Comercial, el CONCESIONARIO deberá mantener la continuidad del servicio con la configuración de los trenes previstos en el literal b de esta sección.

Sobre esta base, el itinerario referencial sería el siguiente:

- 06:00. Salida de DMU desde Chilca, efectuando paradas en estaciones y paraderos (paradas facultativas)
- 06:20. Salida de Tren mixto desde Mariscal Cáceres.
- 15:00. Salida de Tren mixto desde Chilca.
- 15:20. Salida de DMU desde Mariscal Cáceres, efectuando paradas en estaciones y paraderos (paradas facultativas)

Se propone que el cruce de las circulaciones en esta fase se efectúe en la estación de Manuel Tellería.

Se ha previsto disponer un servicio de autobuses durante la construcción de los Tramos 1 y 2 para complementar los Servicios en el tramo que se mantenga cerrado. Durante la Etapa Transitoria, el CONCESIONARIO deberá mantener la vía férrea en un Estándar de Seguridad para Vías de Clase 2 (FRA 2).

II. DURANTE LA ETAPA INTEGRAL

El CONCESIONARIO deberá desarrollar en su Plan de Prestación de Servicios el modelo de los Servicios Obligatorios previstos para la Etapa Integral de manera tal que sustente la atención de la demanda considerando operaciones en condiciones normales, o en modo degradado o en situación de emergencia del Sistema Ferroviario.

Asimismo, el referido plan deberá considerar los Niveles de Servicio exigidos para la Etapa Integral.

El modelo de operación para la Etapa Integral contempla los siguientes Servicios:

- Dos (02) Circulaciones diarias por sentido con DMU, ofreciendo servicios directos entre Chilca y Huancavelica.
- Una (01) Circulación diaria por sentido con DMU, realizando paradas tanto en las estaciones como en los paraderos.
- Tres (03) Circulaciones diarias por sentido con DMU, realizando paradas únicamente en las estaciones.
- Una (01) Circulación diaria por sentido con tren formado por locomotora y tres (03) coches de pasajeros, realizando paradas tanto en las estaciones como en los paraderos.
- Una (01) Circulación diaria por sentido con tren mixto (02 coches de pasajeros y 03 bodegas), realizando paradas tanto en las estaciones como en los paraderos.

Los tiempos máximos de viaje totales previstos, incluyendo los tiempos de parada y maniobras, para cada una de las circulaciones son los siguientes:

Tren	Itinerario	Paradas	Tiempo
DMU	Chilca-Huancavelica	Sin paradas intermedias	2h 42min
DMU	Chilca-Huancavelica	Con paradas en estaciones	2h 50min



Los tiempos máximos de viaje totales previstos, incluyendo los tiempos de parada y maniobras, para cada una de las circulaciones son los siguientes:

Tren	Itinerario	Paradas	Tiempo
DMU	Chilca-Huancavelica	Con paradas en estaciones y paraderos	3h 02min
Tren Mixto	Chilca- Huancavelica	Con paradas en estaciones y paraderos	3h 45min
Tren Exclusivo de Pasajeros	Chilca- Huancavelica	Con paradas en estaciones y paraderos	3h 00min

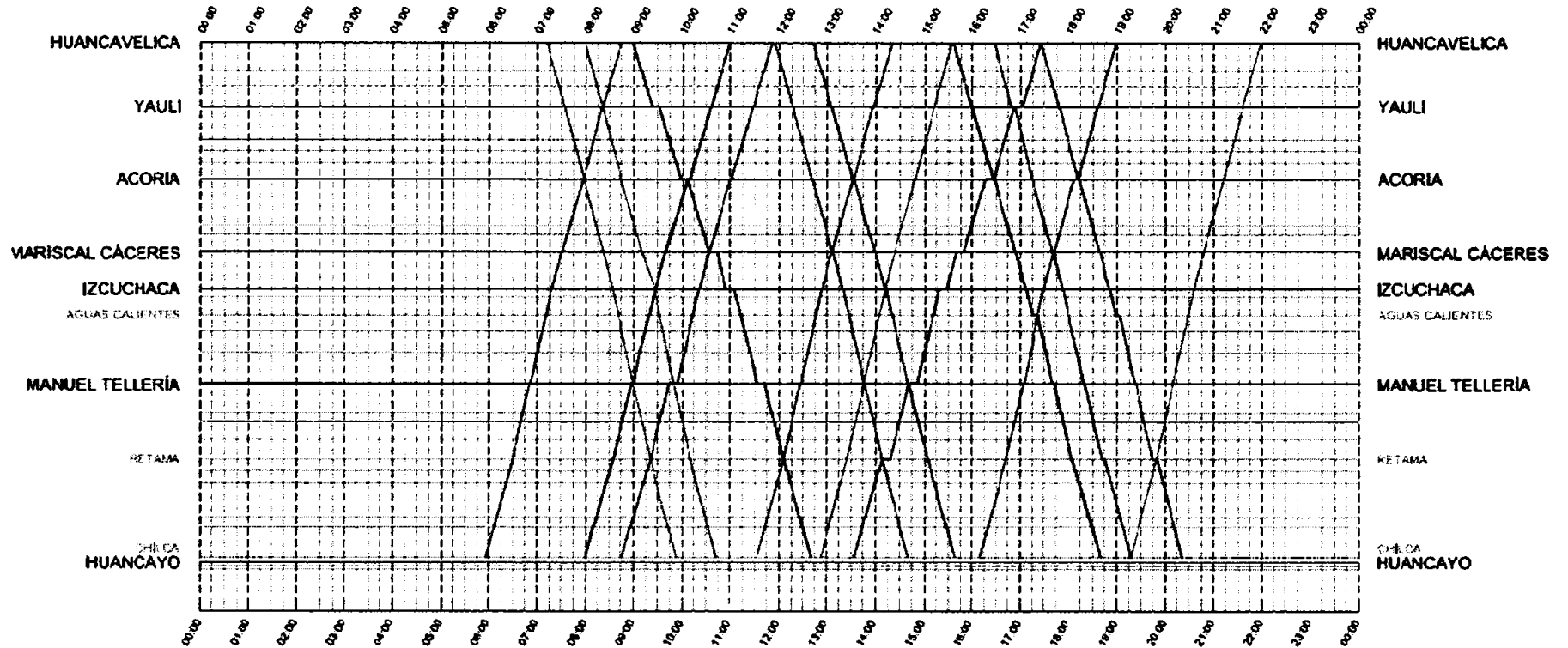
Los tiempos de viaje definitivos serán propuestos por el CONCESIONARIO en los EDIs correspondientes. Con estos tiempos el CONCESIONARIO propondrá la malla de circulaciones definitiva, la que deberá contemplar todos los servicios establecidos para la Etapa Integral en el plan de prestación de servicios que forma parte del POA. De manera referencial se muestra a continuación las mallas de circulación.

- ◆ Trenes exclusivos de pasajeros (P): unidades de hasta 100 metros de longitud.
- ◆ Trenes exclusivos de pasajeros (L) con locomotora y coches de viajeros: unidades de hasta 100 metros de longitud
- ◆ Trenes mixtos de pasajeros y carga (Mx): composiciones de 97 metros de longitud.



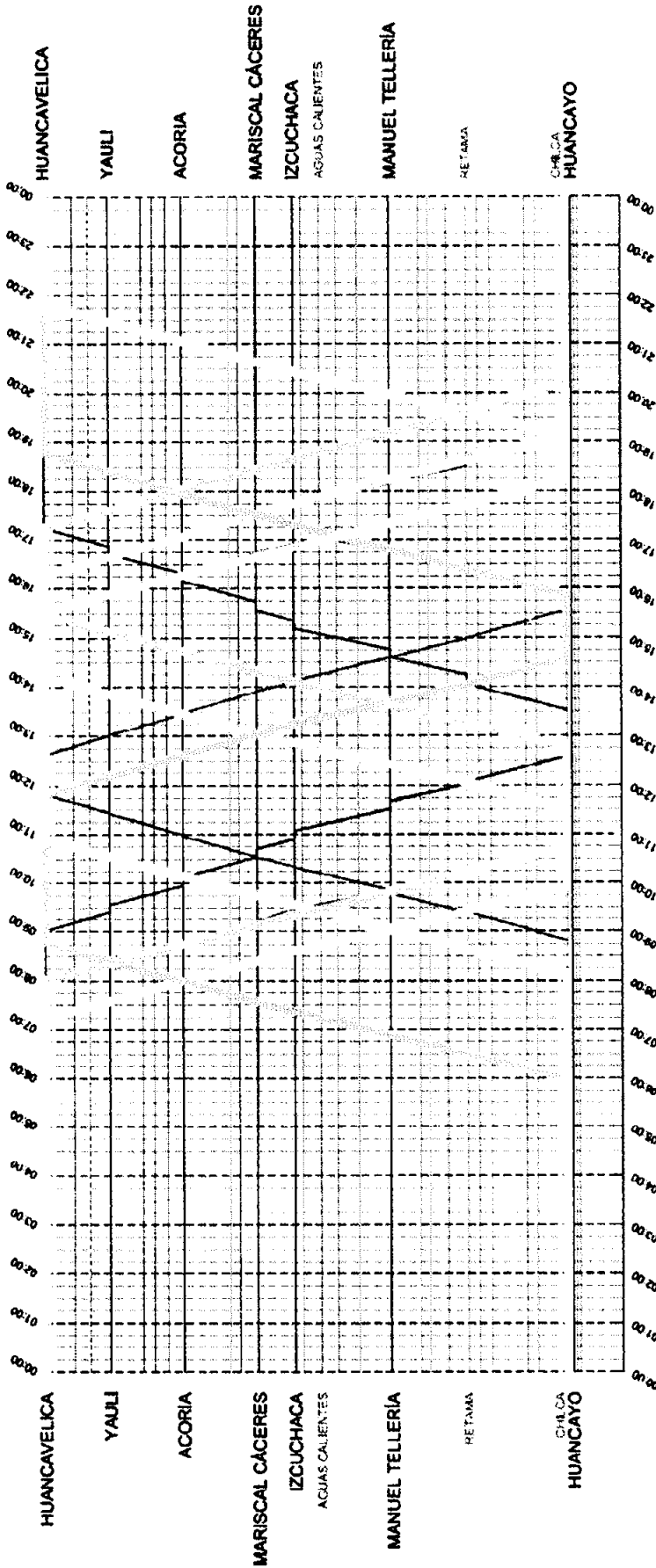


Malla de Circulación durante la Etapa Integral





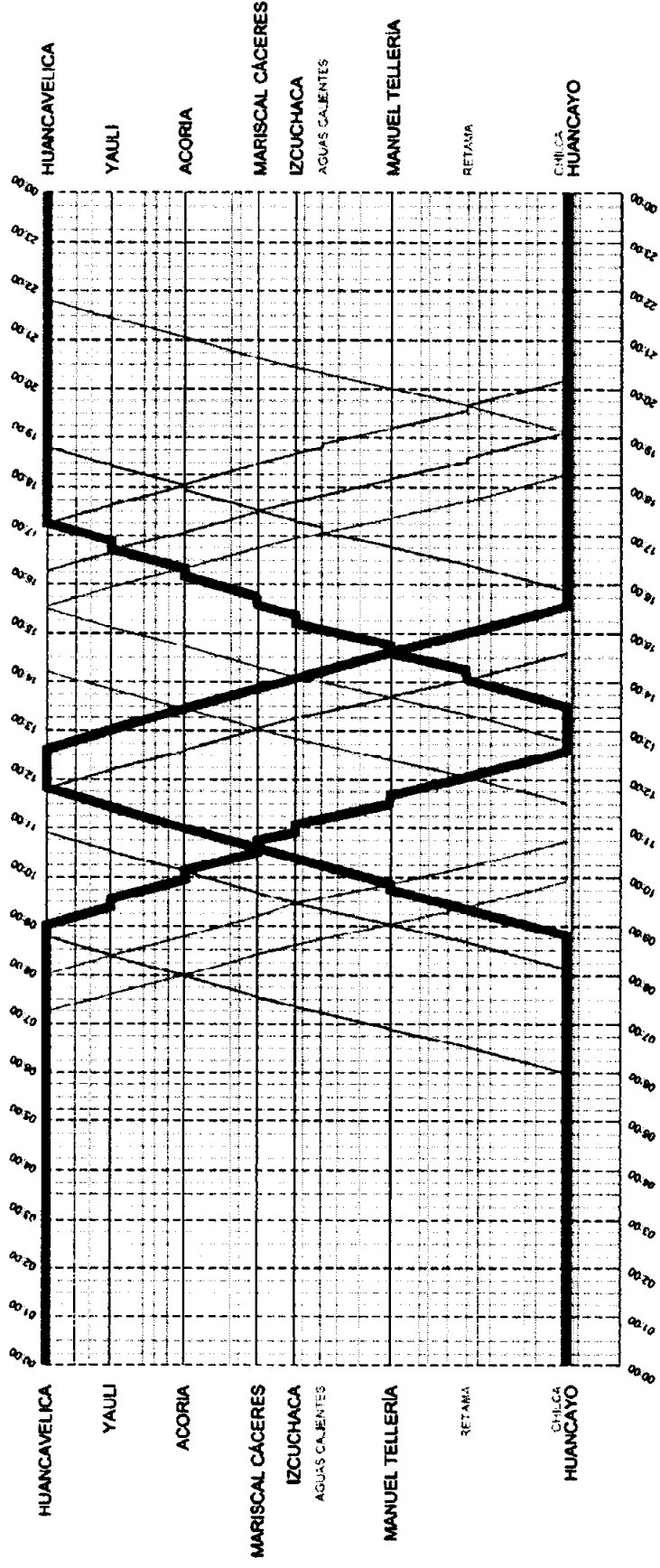
Malla de Circulación solo de DMUs



- Automotor de pasajeros (P1)
- Automotor de pasajeros (P2)
- Automotor de pasajeros (P3)
- Automotor de pasajeros (P4)



Malla de Circulación durante la Explotación de los Trenes Mixto y Exclusivo de Pasajeros

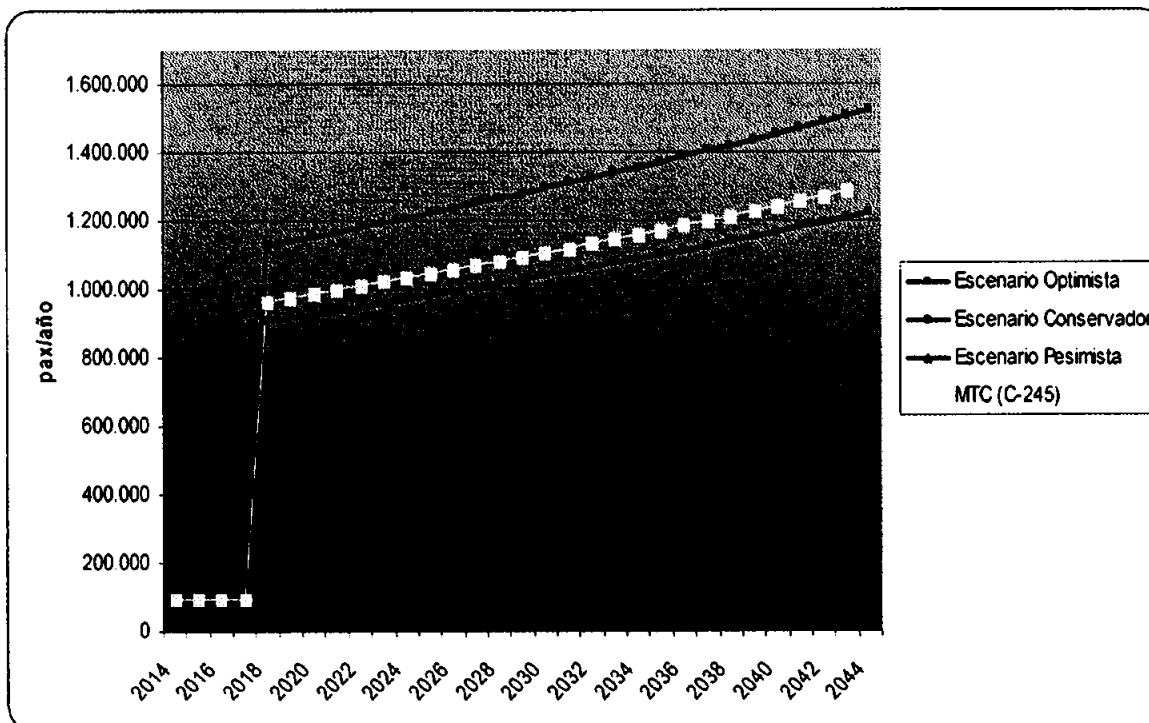


Tren mixto de pasajeros y carga (Mx1)
 Tren exclusivo de viajeros (Locomotora)

Estimación y escenarios de la demanda del Proyecto “Rehabilitación Integral del Ferrocarril Huancayo - Huancavelica

A continuación se presenta los resultados del estudio de demanda de pasajeros y su proyección en tres (03) escenarios de modelación. El alcance y diseño del Sistema Ferroviario corresponde al escenario conservador de la demanda proyectada.

Escenarios de Demanda proyectada del 2018 al 2044



Estimación de la demanda de pasajeros por año

Escenario	Demanda Año 0 a 3	Demanda Año 4	Demanda Año 30
Optimista	95 652	1 126 907	1 520 056
Conservador	95 652	904 793	1 220 452
Pesimista	95 652	545 703	736 085



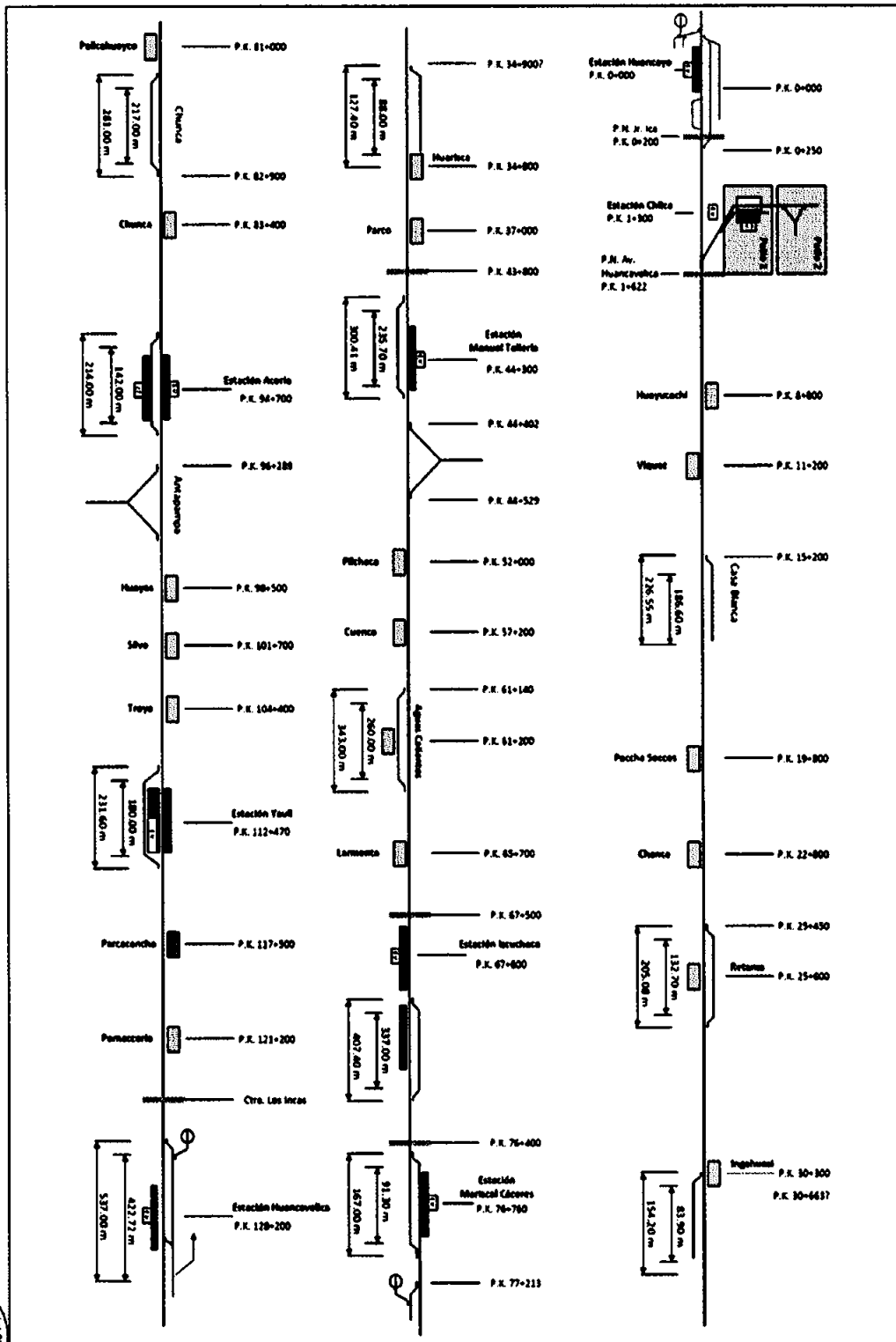
EL Ferrocarril Huancayo – Huancavelica cuenta con 7 estaciones y 20 paraderos. En las siguientes tablas se incluye la denominación y ubicación de los mismos:



Nombre	Tipo	PK (m)
Chilca	Estación	1+300
Huayucachi	Paradero	8+800
Viquez	Paradero	11+200
Paccha-Soccos	Paradero	19+800
Chanca	Paradero	22+800
Retama	Paradero	25+600
Ingahuasi	Paradero	30+300

Nombre	Tipo	PK (*)
Huarisca	Paradero	34+800
Parco	Paradero	37+000
Manuel Tellería	Estación	44+300
Pilchaca	Paradero	52+000
Cuenca	Paradero	57+200
Aguas Calientes	Paradero	61+200
Larmenta	Paradero	65+700
Izcuchaca	Estación	67+600
Mariscal Cáceres	Estación	76+760
Palcahuayco	Paradero	81+000
Chunca	Paradero	83+400
Ccocha	Paradero	88+060
Acoria	Estación	94+700
Huayas (Bandera)	Paradero	98+500
Silva	Paradero	101+700
Troya	Paradero	104+400
Yauli	Estación	112+460
Parcacancha	Paradero	117+500
Pomaccoria	Paradero	121+200
Huancavelica	Estación	128+200





ANEXO 7

APÉNDICE 4

Conservación de la Infraestructura Ferroviaria

El Ferrocarril Huancayo Huancavelica brinda Servicios de Transporte Ferroviario mixto, y como tal su sistema ferroviario comprende diversos subsistemas cuyas características técnicas, grado de complejidad e interfaces deben ser correctamente integradas por el CONCESIONARIO con el fin de asegurar que el diseño, construcción y explotación, se realicen cumpliendo los estándares establecidos en el presente Contrato.

En ese sentido, el CONCESIONARIO garantizará y realizará, sin ser limitativo, lo siguiente:

- Los criterios de diseño con los cuales se ejecutarán las Obras en el sistema ferroviario deberán estar encaminados en prolongar la vida útil del sistema y reducir el costo de mantenimiento del mismo.
- Las instalaciones requeridas para el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria deberán diseñarse y equiparse de acuerdo a su funcionalidad y requerimientos técnicos. Asimismo, deberán estar preparadas para atender las Emergencias Ferroviarias que pudieran producirse.
- Las obras en la plataforma o terraplén incluirán necesariamente la colocación de mallas geotextiles en aquellas secciones del trazado donde sea necesario proteger el lecho de balasto y la estabilidad de la vía férrea en su conjunto, debido a la presencia de cursos de agua, bofedales, sectores propensos a geodinámica externa e interna, o presencia de lodos que afloran a la superficie.
- Llevar la estadística por elemento, así como registrar la periodicidad de los mantenimientos (rutinario, periódico, preventivo, correctivo) y el registro de reemplazos de los elementos, según corresponda.
- Las actividades de mantenimiento, como mínimo deben contemplar:
 - La sustitución periódica de componentes y consumibles
 - El ajuste de piezas de los elementos de la superestructura a su posición nominal
 - Corrección de las desviaciones estándar de la geometría de la vía de acuerdo a las tolerancias contempladas dentro del alcance del Estándar de Seguridad para Vías de Clase 3 (FRA 3). El concesionario podrá proponer un estándar de mantenimiento para las vías férreas superior al FRA3.
 - El monitoreo integral programado se podrá llevar a cabo a bordo de trenes, autovías, camionetas equipadas con sistema hi-rail y a pie.
- La inspección periódica de elementos, accesorios y componentes, así como su respectiva reparación o sustitución cuando corresponda, por robo, daño, deterioro, falla o por fin de su vida útil.

Todas las inspecciones y su trazabilidad deberán ser reportadas por el CONCESIONARIO en los formatos correspondientes y con periodicidad mensual al CONCEDENTE.



- La capacidad portante de la infraestructura ferroviaria será uniforme para reducir la frecuencia de mantenimiento e incrementar la vida útil de la misma. El Concesionario deberá considerar los esfuerzos laterales que se prevé ocurran en la vía, especialmente en las curvas con radio reducido, dados por las diversas tipologías y configuraciones de los trenes incluyendo la operación con trenes de pasajeros o mixtos sincronizados y/o DMUs acopladas. El diseño de la subestructura debe considerar una carga portante suficiente para permitir un incremento en la carga por eje dados por la dinámica del tren además de las imperfecciones en la capacidad portante de la plataforma y las imperfecciones en la superficie del riel (corrugamiento de rieles, deformación plástica de los rieles por patinaje de ruedas, shelling, spalling, etc) que pudieran presentarse durante la explotación y sobre las cuales el Concesionario es responsable de su control, tratamiento y eliminación.
- Las actividades de mantenimiento y conservación de la vía férrea deben apuntar a controlar permanentemente el índice de carga lateral sobre carga vertical (L/V) que es la relación de fuerzas laterales y verticales actuando sobre la vía férrea en curvas y tangentes. El monitoreo y control de este ratio es muy importante para prevenir descarrilamientos que puedan ser causados por el desgaste de los perfiles de ruedas y rieles seleccionados para el Proyecto.
- Monitorear constantemente la fatiga de los elementos constitutivos de la superestructura y subestructura ferroviaria, de manera de evitar situaciones que conduzcan a una degradación rápida e irreversible de estos elementos que significarían un elevado costo de reposición.
- La disponibilidad del stock de materiales de vía, personal, equipos y maquinarias en cantidades y capacidades suficientes para la recuperación de la transitabilidad de la vía férrea en el plazo más breve posible, y para llevar a cabo las actividades de conservación y mantenimiento del Sistema Ferroviario. Estas acciones comprenden las operaciones de mantenimiento, conservación y renovación de la vía férrea debido al final de la vida útil de elementos o que éstos resulten dañados por eventos de fuerza mayor, descarrilamientos o actos vandálicos, y que a su vez impidan la transitabilidad de los trenes y por ende la prestación del Servicio Ferroviario.
- El mantenimiento y conservación de la superestructura ferroviaria, de acuerdo a las características de diseño descritas por el Estándar de Seguridad de Ferrocarriles para Vías de Clase 3 (FRA 3). Para ello el Concesionario deberá considerar los siguientes agentes causantes del deterioro de la superestructura y subestructura; el volumen anual de tonelaje bruto transportado, medido en millones de toneladas brutas (MTB), las masas no suspendidas de los distintos bogies (truques) de los trenes de mercancías y pasajeros, el periodo típico de lluvias que ocurre anualmente en el sector donde se ubica el Proyecto y las características geométricas del trazado horizontal y vertical.
- El sistema de drenaje deberá ser correctamente monitoreado y limpiado continuamente por el Concesionario empleando medios manuales y mecanizados, para permitir el flujo libre de las aguas pluviales y/o por afloramiento del subsuelo. Las deficiencias que aparezcan en el sistema de drenaje deberán ser corregidas con suficiente anticipación para asegurar que el desempeño de la superestructura y subestructura no sean comprometidas. Para tal efecto, el Concesionario deberá programar los equipos y personal necesario para desarrollar las labores de limpieza y mantenimiento del sistema de drenaje



longitudinal y transversal, el cual es un elemento crítico para asegurar no sólo la disponibilidad del Servicio Ferroviario sino también garantizar la vida útil del Sistema Ferroviario.

- Cuando existan indicios de fallas potenciales en la plataforma o terraplén en un punto específico del trazado o haya presencia de humedad y lodo en la superficie del balasto, el Concesionario realizará los estudios correspondientes a la plataforma o terraplén en dichos lugares, para el restablecimiento de la capacidad portante de la misma. Para tales efectos, el Concesionario deberá considerar todas las actividades logísticas necesarias para desarrollar dichos trabajos a lo largo del trazado con énfasis en el restablecimiento del Servicio Ferroviario en el plazo más breve posible.
- Efectuar los programas de bateo, alineamiento y nivelación, complementando con inspecciones a bordo de los trenes para detectar las desviaciones reales en cuanto a alineamiento lateral y vertical así como inspecciones en autovía. La periodicidad de estas actividades serán propuestas por el CONCESIONARIO tomando en cuenta los estándares internacionales y la normatividad vigente aplicable al Proyecto.
- Efectuar el esmerilado de los rieles en la vía principal y en los aparatos cambiavías (agujas o puntas de lengua y sapos o cruzadas) en acceso a desvíos secundarios o patios de maniobras, cuando sea necesario y en estricto cumplimiento a los estándares de mantenimiento y conservación, complementando con inspecciones de campo planificadas para monitorear la degradación del balasto debajo de estos aparatos. En caso de desgaste prematuro de los aparatos cambiavías, el Concesionario es responsable de la conducción de los estudios y ensayos que sean necesarios y del reemplazo total de los cambiavías que resulten defectuosos.
- Implementar un sistema de lubricación estática a lo largo de la vía férrea, el cual permitirá lubricar, al paso de los trenes, todas aquellas curvas con radios inferiores a los 300 m de acuerdo a las especificaciones técnicas del Anexo 6 del contrato de concesión. Este sistema deberá permitir la reducción del esfuerzo resistente a la tracción en las curvas ejercido sobre las pestañas de los bogies o truques prolongando la vida útil. El mantenimiento, conservación y reposición de los aparatos lubricadores es de estricta responsabilidad del CONCESIONARIO.
- Implementar antes del inicio de la operación del Tramo 1, un sistema de monitoreo de las ruedas de todos los trenes y DMUs que circulen por la vía férrea con el fin de llevar la trazabilidad de las mismas y prevenir descarrilamientos. Este sistema deberá implementarse en la Estación de Chilca y deberá permitir reportar aquellas ruedas cuyas superficies causen perjuicios a los componentes de la superestructura ferroviaria y que constituyan un serio riesgo para la seguridad del Sistema Ferroviario ante descarrilamientos.
- Implementar un sistema para el monitoreo de la geometría de la vía principal, para la auscultación de las juntas soldadas de los rieles y la deformación de las juntas de los rieles al paso de las cargas transferidas a la vía, procediendo a la renovación de los rieles por fatiga interna o al enderezamiento de las juntas, ajuste de pernos a condiciones nominales y bateado manual de las durmientes localizadas en cada junta suspendida.
- Para efectos de flexibilidad en las operaciones de trenes y de mantenimiento y conservación de la superestructura, el Concesionario implementará la extensión



de las vías secundarias en determinados puntos de la vía, en longitudes suficientes que permitan tanto el parqueo de vagones defectuosos como el parqueo de los equipos y maquinarias de vía para el cruzamiento con los trenes en la vía principal. Los trenes de carga deberán estar equipados con equipos telemétricos dispuestos en la cola de los trenes.

- El Concesionario en su POA, establecerá un cronograma de servicio los 365 días del año teniendo en cuenta las peculiaridades de la región y las ventanas de tiempo con que contará para las actividades de conservación y mantenimiento de la infraestructura y del material rodante. La planificación de las actividades de mantenimiento que requieran la posesión y ocupación de la vía durante el día y por periodos prolongados que comprendan la interrupción temporal del Servicio Ferroviario, se realizarán en estricta coordinación con el Concedente y con la anticipación debida, debiendo informarse a los usuarios en todas las estaciones y paraderos. Para la atención de eventos fortuitos o emergencias que puedan suscitarse en horario diurno o nocturno, el Concesionario deberá prever los materiales, los recursos humanos, equipos y maquinaria para la atención rápida y efectiva de dichos eventos.
- El CONCESIONARIO deberá asegurarse de que cada miembro de su personal operativo y administrativo, según corresponda, haya sido entrenado en las normas de operación, mantenimiento y conservación del Sistema Ferroviario, debiendo anualmente informar al CONCEDENTE sobre las competencias y el entrenamiento impartido a su personal con respecto a:
 - Reglamento de operaciones.
 - Itinerario de trenes actualizado.
 - Manual de instrucciones de seguridad operacional.
 - Manual de primeros auxilios.
 - Boletines y circulares de seguridad que se emitan periódicamente.
 - Normas de operación de trenes y vehículos motorizados en la vía.
 - Estándares de mantenimiento y conservación de la infraestructura.
 - Historiales de mantenimiento del subsistema a inspeccionar.
 - Otros.
- Las inspecciones a los trenes deben considerar el tiempo de viaje completo, entre origen y destino, y se realizarán a plena luz del día a la velocidad comercial de circulación, para observar las desviaciones que se detecten en la vía férrea y tomar las acciones correspondientes. Las inspecciones que como mínimo deben realizarse en la vía, estarán orientadas a detectar desviaciones tales como:



- Apariencias anormales o marcas inusuales en los rieles y en la vía.
- Corrugación de rieles en curvas.
- Desgaste horizontal y vertical del riel en curvas.
- Monitoreo de la condición de juntas eclisadas (desajuste o rotura de pernos, desgaste en perfiles por impacto de ruedas, etc).
- Monitoreo de la condición de fijaciones elásticas (desajuste de insertos, desajuste o rotura de clips, corrimiento de pads, etc).
- Desalineamiento de ejes de durmientes.
- Corrimiento longitudinal de la vía (track buckling).
- Falta de aseguramiento, lubricación y defectos en puntas de agujas de cambiavías y accesorios de cambiavías.
- Falta de lubricación de curvas y accesorios de cambiavías.
- Entre otros que determine el Concesionario.

- Las instalaciones desde donde se realizarán las labores de mantenimiento de los equipos y maquinarias son, además de Chilca y Huancavelica, Acoria y Cuenca. Cada una de estas instalaciones contará con facilidades para el almacenamiento de combustible y lubricantes debidamente señalizados y protegidos, y contará con accesos carreteros y ferroviarios para el ingreso de los equipos y maquinaria de vía a los talleres de mantenimiento.

Para llevar a cabo las actividades de conservación y con el objetivo de controlar y monitorear el mantenimiento de cada uno de los subsistemas, el CONCESIONARIO deberá adquirir e implementar un software de uso interno para la gestión del mantenimiento del Sistema Ferroviario, el cual debe asegurar una gestión adecuada de la información de conservación y programación, que comprende desde el procesamiento de la información de mantenimiento y conservación hasta la producción de informes de trabajo, informes de fallas, y datos de actuación del sistema, necesarios para gestionar efectiva y eficientemente la explotación.

Todas las actividades encaminadas a la explotación del sistema ferroviario deberán estar desarrolladas con la trazabilidad necesaria y registro histórico de cada intervención que se realice en cada uno de los sistemas, subsistemas y componentes.



**ANEXO 8
BIENES DE LA CONCESION**



**ANEXO 9
TARIFAS**

**APENDICE 1
TARIFAS PARA LOS SERVICIOS OBLIGATORIOS**

El régimen tarifario de carácter social que deberá aplicar el Operador responsable de la prestación de los Servicios Obligatorios a partir del inicio de la Etapa Transitoria, así como durante la Etapa Integral, se efectuará conforme a lo descrito en las Tablas N° 1 y 2, la misma que incluye el IGV.

Las tarifas de los Servicios Obligatorios de la Etapa Integral permanecerán vigentes los primeros dos (02) años contados desde el inicio de dicha etapa, posteriormente podrán ser reajustadas por el CONCEDENTE.

Aplicará una tarifa diferenciada de acuerdo al tipo de servicio de transporte (tren mixto, tren de pasajeros, y autovagón o DMU) y al destino, la misma que incluye el IGV. A continuación se establecen las condiciones a considerar:

- Los niños hasta los tres (3) años de edad no pagan pasaje, serán llevados en brazos o compartirán el asiento del adulto responsable.
- Los niños de más de tres (3) años hasta los doce (12), pagan medio pasaje. En caso de duda respecto a la edad de los niños, el Jefe del Tren y/o encargados de la venta de boletos determinarán lo pertinente, considerando, entre otros, la presentación del Documento Nacional de Identidad correspondiente.
- En el caso del tren mixto, los pasajeros tendrán derecho a llevar consigo un equipaje de hasta 20 kilos sin costo alguno.

La tarifa a aplicar con destino a los paraderos será establecida por el Operador tomando en consideración las distancias y las tarifas entre estaciones, redondeándolo al décimo superior. A continuación se presentan las tarifas por Servicios Obligatorios entre estaciones:

**TABLA N° 1
TARIFA PARA PASAJEROS MAYORES DE 12 AÑOS
EN SERVICIO OBLIGATORIO PARA TREN MIXTO Y DE PASAJEROS
(en Nuevos Soles)**

	HUANCAYO	TELLERIA	IZCUCHACA	M. CACERES	ACORIA	YAULI	HVCA
HUANCAYO		3.00	4.50	5.00	6.50	8.00	9.00
TELLERIA			2.50	3.00	4.00	5.00	6.50
IZCUCHACA				2.50	3.00	4.00	5.00
M. CACERES					2.50	3.00	4.50
ACORIA						2.50	3.00
YAULI							2.50
HVCA							



TABLA N° 2
TARIFA PARA MEDIO PASAJE
EN SERVICIO OBLIGATORIO PARA TREN MIXTO Y DE PASAJEROS
(en Nuevos Soles)

	HUANCAYO	TELLERIA	IZCUCHACA	M. CACERES	ACORIA	YAULI	HVCA
HUANCAYO		1.50	2.30	2.50	3.30	4.00	4.50
TELLERIA			1.30	1.50	2.00	2.50	3.30
IZCUCHACA				1.30	1.50	2.00	2.50
M. CACERES					1.30	1.50	2.30
ACORIA						1.30	1.50
YAULI							1.30
HVCA							



**ANEXO 10
PENALIDADES APLICABLES AL CONTRATO**

Monto en UIT		Descripción de penalidad	Criterio de Aplicación
Sección V del Contrato: Régimen de Bienes			
1.	3,5 UIT	Traslados de los Bienes de la Concesión fuera del Área de la Concesión o su afectación a gravámenes, sin autorización del Concedente.	Cada vez
2.	1,5 UIT	Atraso en la entrega de los inventarios de los Bienes de la Concesión según corresponda.	Cada día
3.	3,2 UIT	No ejercer la defensa posesoria.	Cada día
Sección VI: Inversiones Obligatorias			
4.	3 UIT	No contar con el Estudio Definitivo de Ingeniería correspondiente debidamente aprobado dentro de los plazos máximos establecidos en el contrato (aplicable tanto a Obras como Material Rodante).	Cada día
5.	3 UIT	Atraso en la subsanación de observaciones al Estudio Definitivo de Ingeniería dentro del plazo máximo establecido en el Contrato.	Cada día
6.	2 UIT	No dar al Concedente y al Regulador, toda la información que solicite (sea esta información adicional) y el acceso a las actividades y estudios que realice para su labor.	Cada vez
7.	2 UIT	No contar y mantener, a partir del inicio de la ejecución de Inversiones Obligatorias, con un Libro de Obra.	Cada vez
8.	2 UIT	No permitir tanto al Concedente y al Regulador el libre acceso al Libro de Obra durante el inicio de la ejecución de Inversiones Obligatorias.	Cada vez
9.	2 UIT	Atraso en el inicio de la ejecución de Obras de la Etapa que corresponda.	Cada día
10.	15 UIT	Atraso en la provisión de Material Rodante en los plazos establecidos en el presente Contrato, para cada una de la Etapas.	Cada día por tren no entregado
11.	22 UIT	Incumplimiento del Concesionario del plazo máximo de la ejecución de Obras de la Etapa que corresponda.	Cada día
12.	22 UIT	Incumplimiento del diseño de las Inversiones Obligatorias para alcanzar los Niveles de Servicio establecidos en el Anexo 7.	Cada día
13.	10 UIT	Atraso en el plazo máximo para la culminación de las Pruebas de Puesta en Marcha.	Cada día
14.	10 UIT	No contar con los Protocolos de Pruebas debidamente aprobados impidiendo el inicio de las pruebas de Puesta en Marcha dentro de los plazos máximos previstos.	Cada día
15.	5UIT	Atraso en el levantamiento de las observaciones notificadas durante la Puesta en Operación Comercial.	Cada día
16.	1 UIT	No contar con el Plan de Operación Anual (POA) o el Plan Estratégico de Operaciones (PEO), debidamente aprobado dentro de los plazos dispuestos en la Sección VI.	Cada día



**ANEXO 10
PENALIDADES APLICABLES AL CONTRATO**

Monto en UIT		Descripción de penalidad	Criterio de Aplicación
Sección VIII: Sobre el Mantenimiento			
17	2 UIT	Incumplimiento en el mantenimiento preventivo por causas imputables al CONCESIONARIO.	Cada día
18	2 UIT	Incumplimiento en el mantenimiento correctivo por causas imputables al CONCESIONARIO.	Cada vez
Sección IX: Explotación de la Concesión			
19	2 UIT	Incumplimiento en el plazo máximo para el inicio de la Explotación por causas imputables al CONCESIONARIO.	Cada día
20	2 UIT	No remitir al CONCEDENTE el reporte con la información operativa y de demanda.	Cada vez
21	5 UIT	Falsedad en el reporte y/o en la determinación de los ingresos por Servicios Complementarios y/o en el valor de mercado presentado.	Cada vez
22	2 UIT	Incumplimiento en el plazo máximo para el inicio de la Etapa Transitoria por causas imputables al CONCESIONARIO	Cada día
23	2 UIT	Incumplimiento en el plazo máximo para el inicio de la Etapa Integral por causas imputables al CONCESIONARIO	Cada día
Sección X: Régimen Económico			
24	1 UIT	Atraso en la entrega de los estados financieros auditados.	Cada día
25	5 UIT	Incumplimiento en la publicación de los cambios de Tarifas.	Cada vez
26	1 UIT	Atraso en la constitución del Fideicomiso de Administración en el plazo previsto.	Cada día
Sección XI: Garantías			
27	2 UIT	Atraso en la entrega de renovación de la Garantía de Fiel Cumplimiento de Contrato.	Cada día
Sección XII: Régimen de Seguros y Responsabilidad del CONCESIONARIO			
28	1 UIT	Atraso en la entrega de renovación de Pólizas de Seguros.	Cada día
29	1 UIT	Atraso en la entrega y/o actualización del (los) estudio(s) de riesgo.	Cada día
30	1 UIT	Atraso en la entrega del monto de reembolso como consecuencia de la contratación de póliza(s) por parte del CONCEDENTE	Cada día
Sección XIII: Consideraciones Socio Ambientales			
31	1 UIT	Atraso en el cumplimiento de las medidas de mitigación, de control, de compensación, de prevención de riesgos, de control de accidentes, y otras establecidas en el Estudio de Impacto Ambiental y/o Instrumentos de Gestión Ambiental.	Cada día



**ANEXO 10
PENALIDADES APLICABLES AL CONTRATO**

Monto en UIT		Descripción de penalidad	Criterio de Aplicación
32	1 UIT	Incumplimiento en la entrega de los informes socio ambientales (Entrega tardía, parcial o defectuosa) durante la ejecución de las Inversiones Obligatorias	Cada día
33	5 UIT	Incumplimiento de las obligaciones en materia ambiental no contempladas expresamente en el Contrato y que se deriven de las Leyes y Disposiciones Aplicables que se encuentren vigentes.	Cada día
34	5 UIT	Incumplimiento en la entrega de los informes socio ambientales (Entrega tardía, parcial o defectuosa) durante la Etapa Integral	Cada vez
Anexo N° 5			
35	4 UIT	Incumplimiento en la constitución del Fideicomiso de Administración	Cada día
36	2 UIT	Incumplimiento en la no transferencia de recursos al Fideicomiso de Administración	Cada día
Anexo N° 7			
37	1 UIT	No aplicar el Plan de Prestación del Servicio aprobado	Cada evento
38	1 UIT	Incumplimiento de los Estándares de Operación, Seguridad y Calidad.	Cada evento
39	1 UIT	Incumplimiento del Plan de Conservación aprobado.	Cada evento
40	1 UIT	Incumplimiento del Plan de Seguridad aprobado.	Cada evento
41	1 UIT	Incumplimiento del Plan de Contingencias aprobado.	Cada evento
42			
43	1UIT	Atraso en la presentación del informe Mensual de Actividades relacionadas con la Prestación del Servicio.	Cada día
44	1 UIT	Atraso en el plazo otorgado para el levantamiento de las observaciones de los Planes de: Prestación de Servicios, Conservación, Limpieza, Seguridad de Bienes y Personas, Seguridad Operacional, y Contingencias.	Cada día





**ANEXO 11
PERSONAL CLAVE Y RESPONSABILIDADES DEL OPERADOR**

ANEXO 11
APENDICE 1
REQUISITOS MÍNIMOS DEL PERSONAL CLAVE

El personal clave, será el personal mínimo que debe ser asignado por el Operador o el Asesor Técnico en Operación para llevar a cabo las actividades reguladas en el Apéndice 2 del Anexo 11 del presente Contrato. La permanencia de este personal está regulada en el Contrato de Concesión. La cantidad de personal, cargos y requisitos mínimos que se establecen en el presente Anexo son de carácter obligatorio.

El CONCEDENTE se reserva el derecho de solicitar información complementaria que permita verificar el cumplimiento de los requisitos mínimos exigidos al personal clave en el presente Contrato, pudiendo rechazar la propuesta presentada por el CONCESIONARIO si las calificaciones del personal propuesto, no se ciñen a los requisitos regulados en el presente Contrato. El personal clave deberá cumplir los siguientes requisitos mínimos:

REQUISITOS MÍNIMOS DEL PERSONAL CLAVE DEL OPERADOR

1. Gerente General
<ol style="list-style-type: none">1. Título Profesional en Ingeniería, Economía o Administración.2. Experiencia no menor a diez (10) años en gestión y dirección de Sistemas Ferroviarios de pasajeros.3. Experiencia mínima de tres (3) años en los últimos diez (10) años, trabajando en Sistemas de Transporte Ferroviario, que: (a) transporte como mínimo 300,000 pasajeros/año y (b) cuente con una longitud no menor de cien (100) kilómetros con un estándar mínimo de Seguridad para vías de Clase 2 FRA 2 o superior, u otra categoría equivalente, en cada uno de los últimos cinco (05) años.4. Dominio del Idioma Español.
2. Gerente de Operaciones
<ol style="list-style-type: none">1. Título Profesional en Ingeniería.2. Experiencia no menor a diez (10) años en gestión y dirección de Operaciones (o función equivalente) de Sistemas Ferroviarios de pasajeros.3. Experiencia mínima de tres (3) años en los últimos diez (10) años, trabajando en Sistemas de Transporte Ferroviario, que: (a) transporte como mínimo 300,000 pasajeros/año y (b) cuente con una longitud no menor de cien (100) kilómetros-con un estándar mínimo de Seguridad para vías de Clase 2 FRA 2 o superior, u otra categoría equivalente, en cada uno de los últimos cinco (05) años.4. Dominio del Idioma Español.
3. Gerente de Infraestructura
<ol style="list-style-type: none">1. Título Profesional en Ingeniería.2. Experiencia no menor a ocho (8) años en la Dirección de Mantenimiento y Conservación de Infraestructura, Equipamiento de Sistemas y Equipamiento Electromecánico (o función equivalente) de Sistemas Ferroviarios de pasajeros.3. Experiencia mínima de tres (3) años en los últimos diez (10) años, trabajando en Sistemas de Transporte Ferroviario, que: (a) transporte como mínimo 300,000 pasajeros/año y (b) cuente con una longitud no menor de cien (100) kilómetros-con un estándar mínimo de Seguridad para vías de Clase 2 FRA 2 o superior, u otra categoría equivalente, en cada uno de los últimos cinco (05) años.4. Dominio del Idioma Español.



REQUISITOS MÍNIMOS DEL PERSONAL CLAVE DEL OPERADOR

4. Gerente de Material Rodante Talleres y Equipamiento

1. Título profesional en Ingeniería.
2. Experiencia no menor a ocho (8) años en la Dirección de Mantenimiento y Conservación de Material Rodante, Talleres de Mantenimiento y Equipamiento de Sistemas Ferroviarios de pasajeros.
3. Experiencia mínima de tres (3) años en los últimos diez (10) años, trabajando en Sistemas de Transporte Ferroviario, que: (a) transporte como mínimo 300,000 pasajeros/año y (b) cuente con una longitud no menor de cien (100) kilómetros-con un estándar mínimo de Seguridad para vías de Clase 2 FRA 2 o superior, u otra categoría equivalente, en cada uno de los últimos cinco (05) años.
4. Dominio del Idioma Español.

5. Gerente de Seguridad (Operacional y Bienes y Personas)

1. Título profesional en Ingeniería.
2. Experiencia no menor a cinco (5) años en la Dirección de Seguridad (o función equivalente) de Sistemas Ferroviarios de pasajeros.
3. Experiencia mínima de tres (3) años en los últimos diez (10) años, trabajando en Sistemas de Transporte Ferroviario, que: (a) transporte como mínimo 300,000 pasajeros/año y (b) cuente con una longitud no menor de cien (100) kilómetros-con un estándar mínimo de Seguridad para vías de Clase 2 FRA 2 o superior, u otra categoría equivalente, en cada uno de los últimos cinco (05) años.
4. Deberá acreditar experiencia reciente en el manejo y aplicación de la siguiente Normatividad Ferroviaria: UNE-EN 50126 (RAMS), UNE-EN 50128, UNE-EN 50129, American Railway Engineering and Maintenance of Way Association (AREMA), la Association of American Railroads (AAR), la Union Internationale des Chemins de Fer (UIC), Track Safety Standards (FRA)
5. Dominio del idioma español.



ANEXO 11
APÉNDICE 2
RESPONSABILIDADES Y FUNCIONES DEL OPERADOR O ASESOR TÉCNICO EN OPERACIÓN

El Operador o Asesor Técnico en Operación (ATO), es la Persona que asistirá técnicamente al CONCESIONARIO en las actividades concernientes al transporte y logística para la construcción del Proyecto y en el diseño de la infraestructura, la selección del Equipamiento Electromecánico, el Material Rodante, la selección y entrenamiento del personal y la Explotación del Proyecto desde la Etapa Transitoria y que oportunamente acreditó los requisitos y experiencia solicitados en las Bases del Concurso para el Operador o Asesor Técnico en Operación y tendrá las siguientes responsabilidades y funciones descritas a continuación, las mismas que serán a su vez supervisadas por el CONCEDENTE, directamente :

Fase de Ejecución de las Obras

1. Participar conjuntamente con el Proveedor de Material Rodante, el Constructor y demás equipo técnico del CONCESIONARIO en el diseño del Proyecto, incluyendo entre otras actividades las Obras y el Material Rodante del Proyecto para el escenario de máxima demanda teniendo en cuenta la naturaleza y las características técnicas del servicio mixto de pasajeros y mercancías.
2. Asegurar que el Sistema Ferroviario sea diseñado como un sistema integral y compatible para maximizar el desempeño operacional minimizando los riesgos y daños en la interface rueda – riel, siguiendo la aplicación de las Normas UNE-EN 50126, UNE-EN 50128, UNE-EN 50129, AREMA, AAR y Estándares de Seguridad regulados por la Federal Railroad Administration (FRA). El diseño debe permitir el logro de la sostenibilidad técnica y económica de la explotación en el largo plazo, la calidad del servicio y minimizar los riesgos que puedan afectar a las personas, sean estos usuarios o terceros, a los Bienes de la Concesión, así como a los bienes y propiedades de terceros.
3. Realizar un análisis detallado de riesgos en todos los componentes, subsistemas y sistemas vitales del Sistema Ferroviario con el fin de identificar los riesgos que puedan surgir durante la Explotación en conformidad con las normas citadas en el párrafo anterior y sus posteriores modificaciones y asegurar que las instalaciones, componentes y subsistemas sean altamente compatibles y fácilmente mantenibles y operables.
4. Diseñar la operación en estaciones y paraderos de acuerdo a las normas de seguridad vigentes y aplicables en caso de operaciones en modo normal, degradado y de emergencia. Asimismo el diseño de las estaciones deberá guardar consistencia con la operación en el horario de carga máxima del sistema en cuanto al manejo de los volúmenes de usuarios en cada estación, asegurando un flujo eficiente que permita minimizar los tiempos de acceso, egreso y espera de los usuarios en las estaciones y además mejore la percepción de los mismos sobre el Servicio prestado.
5. En cuanto al diseño de los andenes de las estaciones y paraderos, deberá estudiar cuidadosamente con el equipo técnico del CONCESIONARIO todas las interfaces entre vehículos e infraestructura definiendo los diámetros de las ruedas de los vehículos y las alturas mínimas de; los trenes, los pisos de los coches y los andenes, de manera que la superficie de contacto entre rueda y riel garantice un adecuado coeficiente de rozamiento que permita a su vez la correcta transmisión de las fuerzas verticales, laterales, longitudinales, de tracción y frenado y el cumplimiento estricto



de los tiempos de viaje y Niveles de Servicio contenidos en el Anexo 7 del Contrato de Concesión.

6. Participar en el diseño del alineamiento vertical y horizontal del Proyecto para optimizar la prestación más efectiva del servicio de acuerdo a los itinerarios de trenes propuestos, la potencia instalada de los trenes y el nivel de adhesión entre rueda y riel en distintos escenarios climatológicos, logrando costos de operación y mantenimiento más económicos a lo largo del ciclo de vida del Proyecto.
7. Participar activamente en la definición, suministro, montaje y pruebas de los siguientes elementos: puentes, gálibos estructurales de los túneles e instalaciones fijas, gálibos estructurales de fabricación y dinámico del Material Rodante, vías férreas, interferencias y compatibilidad electromagnética, telecomunicaciones, señalización, entre otros.
8. Participar en los protocolos para la ejecución de las pruebas en fábrica (FAT), las Pruebas de Puesta en Marcha y la Puesta en Operación Comercial de los diversos componentes, subsistemas y sistemas logrando las certificaciones de calidad y la validación y aceptación final de las Obras y el Material Rodante por parte del CONCEDENTE.
9. Diseñar y proponer el lay out y la tipología de la superestructura ferroviaria con capacidad suficiente para transmitir y distribuir las cargas estáticas y fuerzas creadas por el movimiento de los trenes sobre las estructuras a construir y permitir una alta flexibilidad en la operación para lograr las frecuencias y Niveles de Servicio en modo normal, degradado y de emergencia que requiera el rescate de trenes en la vía, la evacuación de los pasajeros a bordo del tren y la recuperación rápida de la transitabilidad en la vía.
10. Garantizar la compatibilidad del diseño de Ingeniería con la operación, definiendo la mejor estrategia de Explotación del Sistema Ferroviario y definir el modelo de operación que satisface plenamente los Niveles de Servicio y Conservación exigibles en el Contrato de Concesión y sus Anexos durante la fase de Explotación del Proyecto.
11. Proponer los alcances de los estándares de operación, seguridad y calidad para la Explotación así como de la metodología de medición y supervisión del cumplimiento de los Niveles de Servicio y Conservación establecidos en el Contrato de Concesión.
12. Proponer la organización del Concesionario que operará y mantendrá el Sistema Ferroviario.
13. Preparar las especificaciones técnicas basadas en el desempeño, del Equipamiento de Sistemas y Equipamiento Electromecánico del Proyecto.
14. Dado que la implementación del Proyecto contempla la apertura del servicio en dos grandes etapas, asegurar que la logística, transporte y gestión de la seguridad en la fase constructiva y la prestación del servicio en la Etapa Transitoria y la Etapa Integral del sistema, no sean perturbadas por las operaciones de los trenes de trabajo.
15. Gestionar las interfaces globales para lograr un nivel operativo eficiente en los plazos especificados en el Contrato de Concesión.



16. Diseñar el Sistema Ferroviario en general para la gestión de las emergencias ante incendios, evacuaciones de emergencia, terremotos, fallas técnicas, colisiones y descarrilamientos, etc, generando los protocolos, planes y procedimientos en caso de emergencias y las líneas de comunicación con el CONCEDENTE, Regulador, Policía Nacional, Bomberos, Fiscalía de la Nación, entre otros agentes intervinientes en caso de presentarse dichos eventos.
17. Diseñar los patios taller para un mejor aprovechamiento operacional y comercial del Proyecto.
18. Proponer y diseñar la implementación de un centro de gestión de las operaciones de mantenimiento de la infraestructura administrado desde el Puesto Central de Operaciones.
19. Diseñar conjuntamente con el Proveedor de Telecomunicaciones, el dimensionamiento operacional del Sistema Ferroviario que incluye la operación en fases y además garantizar una adecuada integración de la tecnología, los métodos, los procesos y la seguridad del sistema en su conjunto.
20. Participar conjuntamente con el Proveedor de Material Rodante en el diseño de las características de capacidad, seguridad, consumo energético y rendimiento del tren en los aspectos prestacionales de aceleración como frenado.
21. Asegurar la transferencia de know how al personal del Concesionario durante la fase de ejecución de las Obras y la Explotación preparando e impartiendo cursos orientados a la formación de personal directivo, técnico y administrativo en las instalaciones del Proyecto o en las instalaciones de su casa matriz.
22. Participar en los Estudios Definitivos de las Obras y el Material Rodante que permitirán posteriormente su construcción, instalación y puesta en servicio.
23. Elaboración de los diversos estándares, planes y programas regulados en el Contrato de Concesión y sus Anexos para la Explotación.
24. Conjuntamente con el Proveedor de Material Rodante y Proveedores de Equipamientos de Sistemas y Equipamientos Electromecánicos, elaborará los manuales de capacitación del personal y los manuales y documentación técnica de mantenimiento, integrando y desarrollando todas las aplicaciones necesarias con el software que deberá proveer el CONCESIONARIO y que deberá estar listo antes de las Pruebas de Puesta en Marcha del Sistema Ferroviario de acuerdo a lo establecido en el Anexo 7 del Contrato de Concesión.
25. Definir y asegurar que las herramientas, software, equipos y maquinaria que serán utilizados tanto para el control y monitoreo de la operación como para la conservación del Sistema Ferroviario en general, deberán estar disponibles de acuerdo a lo establecido en el Anexo 7 del Contrato de Concesión.
26. Proponer e implementar un centro de formación del personal del CONCESIONARIO que garantice la capacitación y entrenamiento continuo de su personal y que además permita actualizar los conocimientos del personal que son generados por las actualizaciones tecnológicas y de operación del Sistema Ferroviario.
27. Establecer dentro de su Plan de Contingencias Operacional, integrante del Plan de Contingencias, un procedimiento robusto para la investigación de accidentes ferroviarios en línea con las características y complejidad técnica del Proyecto. En



el caso de las Emergencias Ferroviarias que interrumpen la transitabilidad de la vía, deberá proponer un método de reporte preliminar y definitivo de todas estas incidencias, las mismas que serán reportadas al Centro de Control de Operaciones para su posterior informe al CONCEDENTE.

ETAPA TRANSITORIA Y ETAPA INTEGRAL

El Operador o Asesor Técnico en Operación deberá cumplir con las siguientes funciones y responsabilidades durante la fase de Explotación del Sistema Ferroviario.

28. Llevar a cabo las actividades de explotación (operación y mantenimiento) durante la Etapa Transitoria del Proyecto. El Estándar de Seguridad Mínimo de conservación de la vía férrea durante la Etapa Transitoria será de FRA 2 y durante la Etapa Integral del Proyecto de FRA 3.
29. Diseñar, administrar y proveer el Servicio que proporcionará el CONCESIONARIO a los Usuarios, de conformidad con los Niveles de Servicio establecidos por el CONCEDENTE en el presente Contrato.
30. Elaborar los estándares, planes y programas de evaluación que deberán ser actualizados y presentados periódicamente por el CONCESIONARIO de acuerdo a lo referido en el Anexo 7 y en el propio Contrato de Concesión.
31. En el caso del Asesor Técnico en Operación, deberá organizar y proponer al personal clave y técnico del CONCESIONARIO que ejecutará las labores de operación y mantenimiento a lo largo del periodo de la Concesión.
32. Asegurar la capacitación, transferencia de tecnología y conocimientos técnicos de su know how al personal clave y técnico, asociados a todos los procesos, gestión de ingeniería, dirección técnica y control de proyectos, procesos constructivos, selección de Equipamientos, gestión y trazabilidad de la información, atención al usuario, desarrollo de proveedores locales y la implementación de procesos de puesta en marcha y puesta en operación del Proyecto.
33. Proponer, en caso sea necesaria, la modificación de los Niveles de Servicio establecidos en el Anexo 7 del Contrato (intervalos de paso, horarios, frecuencias, entre otros) para adecuarlos a los incrementos en el volumen de la demanda, que requiera incorporar mayor cantidad de flota en concordancia con el plan de adquisición de Material Rodante regulado en el Contrato de Concesión durante la Explotación.
34. Elaborar los reportes y planes diarios, mensuales y anuales referidos a la Explotación a lo largo del horizonte de Concesión.
35. Diseñar y proponer el sistema de comunicación y los tiempos de información al usuario en caso de retrasos, o condiciones en modo degradado o de emergencia proveyendo a los usuarios toda la información posible conforme a lo contenido en el Anexo 7 de los Niveles de Servicio. El sistema de comunicación debe ser altamente confiable, redundante y robusto provisto tanto en el tren como en las estaciones de pasajeros.
36. Establecer un sistema de control y monitoreo del grado de congestión del sistema en los distintos servicio en las estaciones de pasajeros de manera que no solo permita predecir el nivel de demanda futura y viabilice la elaboración del plan de adquisición de Material Rodante previsto durante la Explotación, sino también debe permitir tanto

el manejo eficientemente del flujo de usuarios en el sistema minimizando los accidentes y daños a los Bienes de la Concesión como las medidas de seguridad y protección de los usuarios fuera de las estaciones.

37. Dirigir y controlar la actividad diaria del personal operativo propio o contratado por el CONCESIONARIO y la evolución de los indicadores de explotación para cumplir la oferta del Servicio con la mejor calidad.
38. Promover las estrategias de marketing necesarias para la Explotación mediante servicios complementarios de las estaciones y Material Rodante, además de las estrategias para la captación de mayor demanda y fidelización de los clientes del Proyecto.
39. Establecer políticas, planes, programas y procedimientos internos con miras a mejorar continuamente la confiabilidad y seguridad en la prestación del servicio y ejercer un control efectivo de los costos de operación y mantenimiento del Sistema Ferroviario.
40. Planificar y tomar las previsiones necesarias para la provisión de los servicios de mantenimiento de aquellos sistemas, subsistemas y componentes que lo requieran una vez producida la caducidad de las garantías.
41. Dirigir las actividades relacionadas con la Explotación, de acuerdo con la demanda de servicios y el cumplimiento de las metas internas y los Niveles de Servicio establecidos en el Anexo 7 del Contrato de Concesión.
42. Coordinar y supervisar continuamente el desarrollo de las acciones del personal de operación y mantenimiento durante el transcurso de las incidencias, para minimizar su impacto en la prestación del Servicio.
43. Control continuo, monitoreo y propuesta de incremento de la Capacidad de Transporte del Sistema Ferroviario y Niveles de Servicio a medida que incrementa la demanda.
44. Establecer un plan y programa robusto de control y monitoreo del desgaste de todos aquellos componentes y subsistemas que intervienen en la interface rueda – riel. Este control y monitoreo deberá contar con la trazabilidad de dichos elementos de manera que permita definir específicamente los perfiles económicos de retorneado de ruedas y rieles, establecer los límites y periodicidad de las intervenciones predictivas y minimizar la probabilidad de ocurrencia de descarrilamientos. La implementación de este plan y programa de control y monitoreo deberá elaborarse de manera automatizada y apoyarse en los equipos y tecnología que deberán ser adquiridos por el CONCESIONARIO antes de las Pruebas de Puesta en Marcha del Tramo 1.
45. Decidir, comunicar y coordinar las acciones a realizar en tiempo real, tanto en el Material Rodante como en las estaciones e instalaciones ferroviarias y no ferroviarias, de manera de resolver las incidencias con el menor impacto posible en los usuarios y en la prestación del Servicio en general.
46. Control y monitoreo continuo de la productividad del Sistema Ferroviario en general, análisis de incidencias con impactos mayores y menores a 3 minutos, planificación de la oferta de trenes y control de calidad de la prestación del Servicio.



47. Selección y formación del personal de operaciones y mantenimiento asegurando la correcta transferencia de conocimientos y tecnología.
48. Elaborar un sistema de gestión y control efectivo del mantenimiento del Material Rodante y la Infraestructura en general el mismo que deberá ser integrado con el software que deberá ser suministrado por el CONCESIONARIO de acuerdo a lo regulado en el Anexo 7 del Contrato de Concesión.
49. Implementación de un centro de gestión de Incidencias que contenga las acciones, medidas correctivas y las líneas de comando y comunicaciones necesarias para su funcionamiento.
50. Asesorar técnicamente al CONCESIONARIO en la implementación del plan de gestión integral de la calidad, componente integrante del Plan de Prestación del Servicio, en concordancia con los Niveles de Servicio y la Norma UNE-EN 13816 y obtener a más tardar en el tercer año contando a partir de la Puesta en Operación Comercial de la Primera Etapa A, la implementación de un sistema de calidad integral de acuerdo a las Normas: ISO 9001 (Gestión de la Calidad), ISO 14001 (Gestión del Ambiente), Norma 18001 (Gestión de Seguridad y Salud - OHSAS) e ISO 170001 (Gestión de Accesibilidad Global), para las actividades de operación y mantenimiento, expedida por una entidad debidamente autorizada para el efecto.



**ANEXO 12
PROPUESTAS DEL ADJUDICATARIO**

**APÉNDICE 1
PROPUESTA TÉCNICA**



**ANEXO 12
PROPUESTAS DEL ADJUDICATARIO**

**APÉNDICE 2
PROPUESTA ECONÓMICA**

