



ProInversión

Agencia de Promoción de la Inversión Privada - Perú

***Iniciativa Privada
Cofinanciada
“Anillo Vial Periférico”
-IPC AVP-***

Febrero, 2024

WWW.PROINVERSION.GOB.PE





ProInversión

Agencia de Promoción de la Inversión Privada - Perú

Índice





ProInversión

Agencia de Promoción de la Inversión Privada - Perú

- 1. Descripción del Proyecto**
- 2. Situación actual del Proyecto**
- 3. Temas relevantes del Contrato de Concesión**
 - 3.1 Objeto del Contrato de Concesión
 - 3.2 Plazos del Contrato de Concesión
 - 3.3 Régimen de Bienes y Riesgo Predial: Avances
 - 3.4 Fuerza Mayor
 - 3.5 Suspensión de Obligaciones
 - 3.6 Mecanismos de Pago y Cofinanciamiento





ProInversión

Agencia de Promoción de la Inversión Privada - Perú

4. Otros temas relevantes

4.1. Equilibrio Económico Financiero

4.2 Garantías

4.3 Seguros

4.4 Supervisión: Obras, Operación y Mantenimiento

4.5 Cierre Financiero

4.6 Condiciones para CF del Tramo 2 en dos fases

4.7 Endeudamiento Garantizado Permitido (EGP)

4.8 Riesgo de imposibilidad de Cobro de Peaje: Mitigantes

4.9 Penalidades

4.10 Solución de Controversias

4.11 Caducidad del Contrato

4.12 Consecuencias de la Caducidad Total

4.13 Caducidad parcial (imposibilidad de adquisición de predios)

4.14 Consecuencias de la Caducidad Parcial



1. Descripción del Proyecto



Descripción del Proyecto



El proyecto Anillo Vial Periférico consiste en el diseño, construcción, financiamiento, operación y mantenimiento de una autopista urbana **de 34.8 km de longitud**, a ejecutar mediante la modalidad de Asociación Público Privada (APP).

El Proyecto permitirá el acceso a las carreteras nacionales cuyo origen o destino es Lima (Panamericana Norte, Panamericana Sur y la Carretera Central), y se integrará con la red vial local, para mejorar la circulación vehicular en Lima. Así, con la ejecución de este Proyecto, se consolidarán los ejes de transporte en la ciudad permitiendo una circulación más fluida del tráfico y, por tanto, la reducción del tiempo de viaje promedio en la ciudad, así como la reducción de costos de operación de vehículos pesados y ligeros.

Inversión estimada en **3,400 M US\$**.

- ✓ Impacto equivalente **al 2.5% del PBI de Lima**.
- ✓ Reducción del 13% de la brecha de infraestructura del Transporte en Perú.
- ✓ Creación de **70,000** empleos en fase de construcción y **20,000** empleos anuales en fase de operación.
- ✓ Inversión promedio de **US\$ 300 millones anuales por 7 años**, comenzando en 2026.
- ✓ Población beneficiada **4.3 Millones** de habitantes.



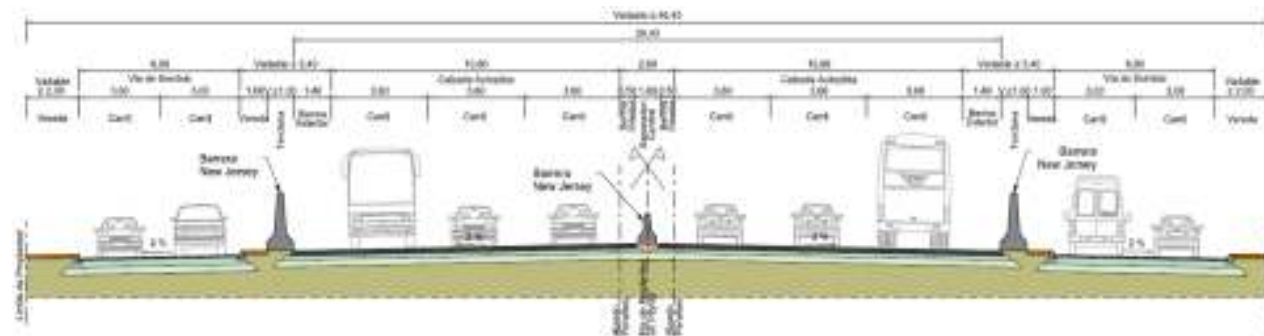
Descripción del Proyecto

Características técnicas

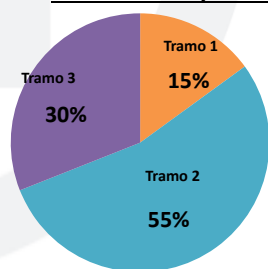
- Vía Expresa de peaje con **3 carriles por sentido** y 34,8 km de longitud
- **Vías laterales libres de peaje** para conectar el tránsito local.
- Velocidad de diseño de **80 km/h - 120 km/h**.
- Se eliminan las intersecciones a nivel.
- **4.22 km de túneles dobles** y triple carril.
- **11 viaductos**, 16 pasos inferiores, 18 pasos superiores, pasos peatonales cada 500m y conexiones de la vía expresa y las vías laterales.
- **3 Estaciones de Peajes Troncales** (uno por tramo).
- **2 Estaciones de Peaje Laterales** (1 en el Tramo 2 y 1 en el Tramo 3).



Sección típica



Peso relativo por Tramo



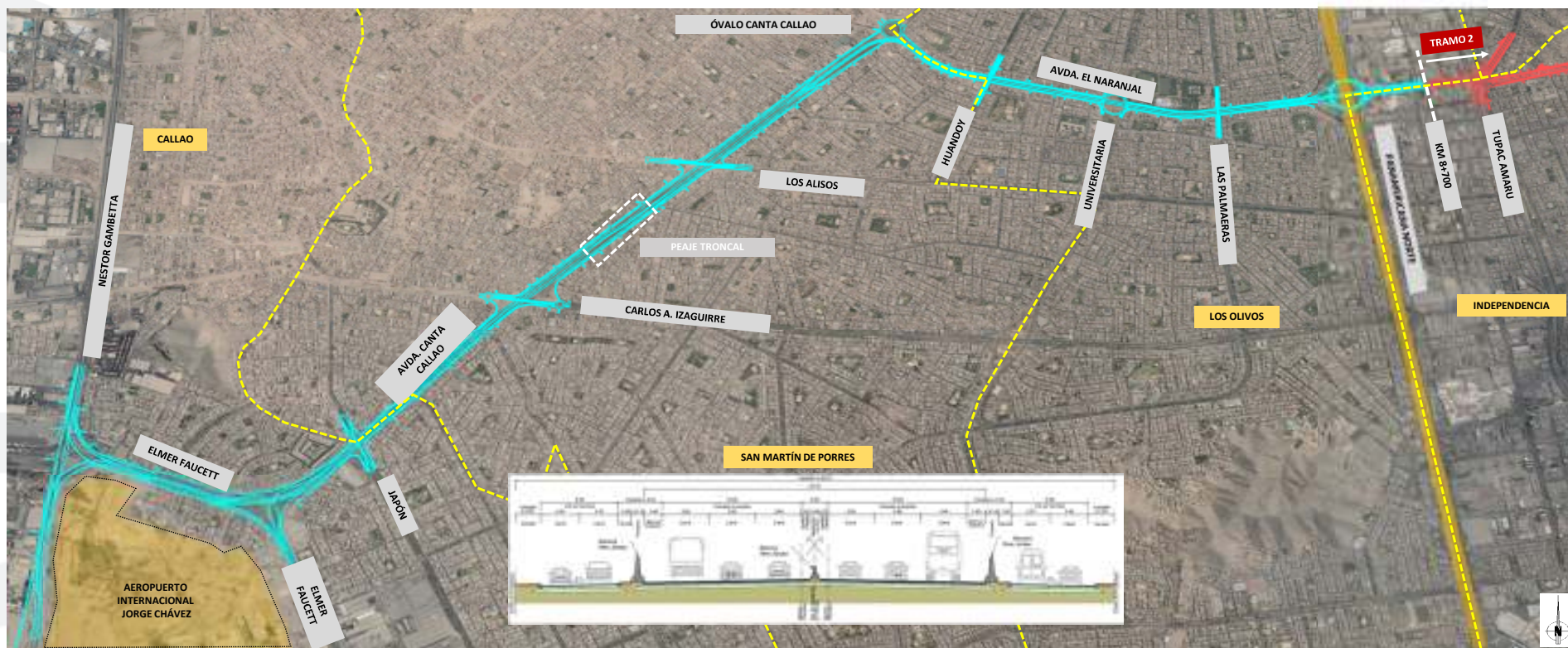
Plazo de ejecución

- Tramo 1 - 5,2 años
- Tramo 2 - 9,5 años
- Tramo 3 - 5,8 años



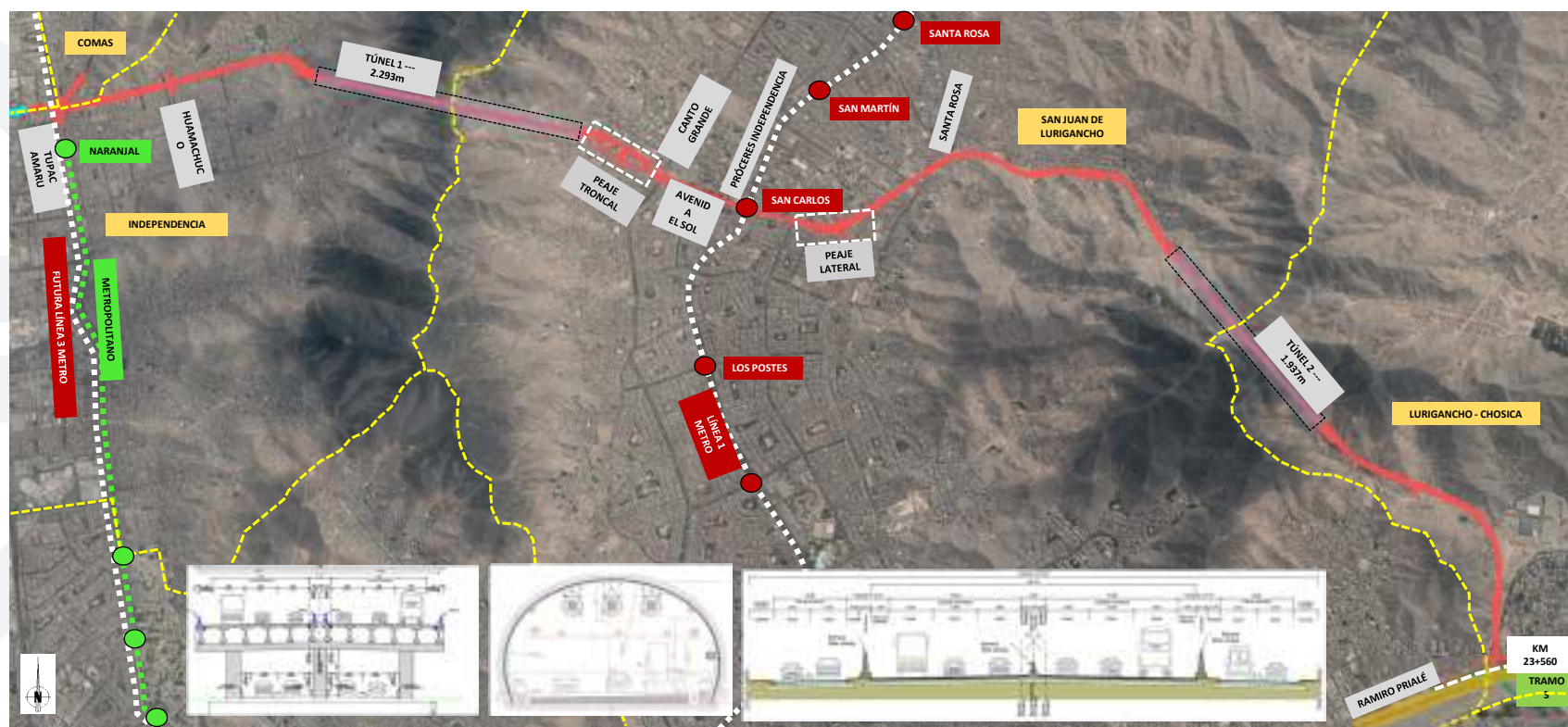
Descripción del Proyecto

Tramo 1



Descripción del Proyecto

Tramo 2



Descripción del Proyecto

Tramo 3



Descripción del Proyecto

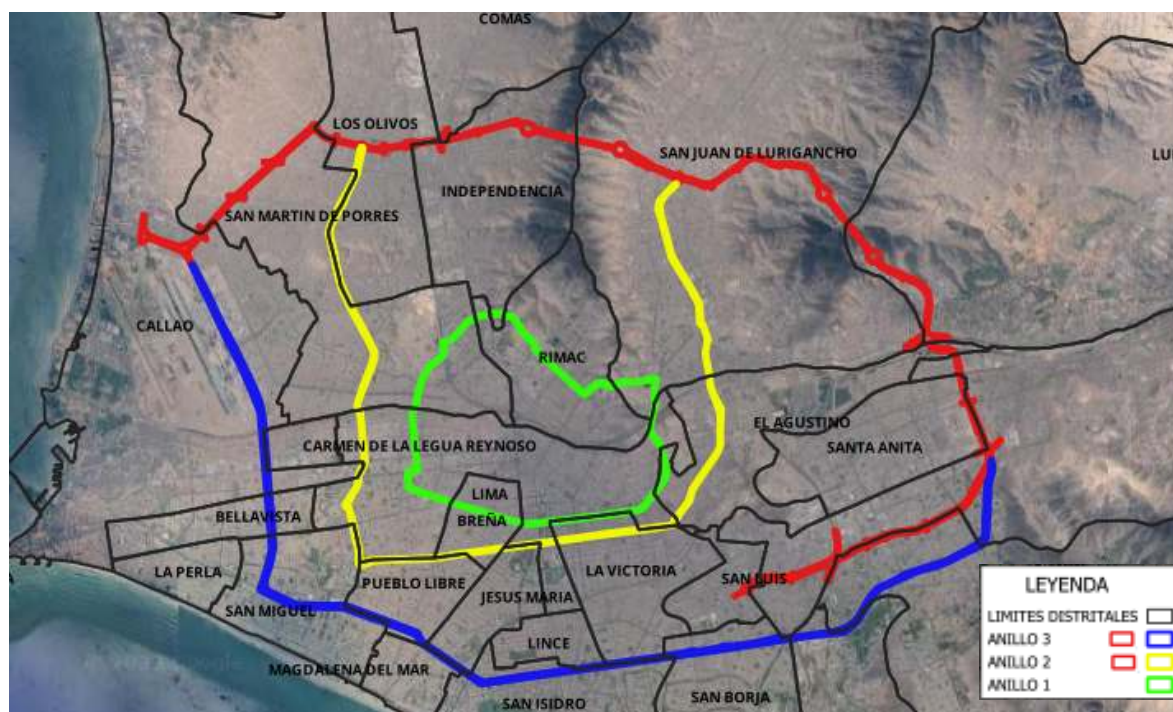
Plan MET 2040 – Plan de Desarrollo Metropolitano

Anillo 1 - existente

DISTRITOS	POBLACION
LA VICTORIA	260,650
BREÑA	227,876
LIMA	165,470
EL AGUSTINO	198862
RIMAC	342,581
INDEPENDENCIA	287,533
SAN MARTIN DE PORRES	716,648
SAN JUAN DE LURIGANCHO	1,079,065
TOTAL	3,278,685

Anillo 2





DISTRITOS	POBLACION
PUEBLO LIBRE	226,258
JESUS MARIA	304,461
SAN MIGUEL	239,917
LA VICTORIA	260,650
BREÑA	227,876
LIMA	165,470
EL AGUSTINO	198862
INDEPENDENCIA	287,533
CALLAO	226,224
SAN MARTIN DE PORRES	716,648
LOS OLIVOS	548,946
COMAS	554,937
SAN JUAN DE LURIGANCHO	1,079,065
TOTAL	5,036,847



Anillo 3

DISTRITOS	POBLACION
SAN ISIDRO	178,056
MAGDALENA DEL MAR	114,999
SAN BORJA	214,352
LINCE	238,100
SANTIAGO DE SURCO	331,649
PUEBLO LIBRE	226,258
JESUS MARIA	304,461
SAN LUIS	52082
SAN MIGUEL	239,917
LA VICTORIA	260,650
LA MOLINA	227,733
BELLAVISTA	74851
SANTA ANITA	202,866
CARMEN DE LA LEGUA REYNOSO	198862
EL AGUSTINO	198862
ATE	664,242
INDEPENDENCIA	287,533
CALLAO	226,224
SAN MARTIN DE PORRES	716,648
LOS OLIVOS	548,946
COMAS	554,937
LURIGANCHO	114,688
SAN JUAN DE LURIGANCHO	1,079,065
TOTAL	7,255,921

LEYENDA

- LIMITES DISTRITALES 
- ANILLO 3 
- ANILLO 2 
- ANILLO 1 



Descripción del Proyecto

AVP | Nuevas Tecnologías de Cambio para el país



- CAPA 1**
● Gestión de la Información de Diseño (BIM- Building Information Modeling)
- CAPA 2**
● Sistema de Gestión de Activos (SGA) en Operación y Mantenimiento
- CAPA 3**
● Sistemas de Fiscalización en tiempo real (ITS- Intelligent Transport Systems)
- CAPA 4**
● Gestión de Control y Monitorización por Niveles de Servicio (NS)



Descripción del Proyecto

Demanda del Proyecto

En el año **2034** (primer año de operación completo de los 3 tramos en conjunto) el proyecto capturará una demanda troncal de aprox. **173.000 TMDA total** (tráfico medio diario anual) de los cuales **38.000** corresponden a **vehículos pesados** distribuidos por tramo como se muestra en la figura.



Beneficios

1

Alternativa a la vía de Evitamiento para quienes acceden por Panamericana Norte, Ramiro Prialé – Carretera Central y Panamericana Sur, con conexión al puerto del Callao y Aeropuerto Jorge Chávez.

2

Reducir congestión del transporte privado y pesada en vías metropolitanas.

3

Reducir costos de operación vehicular y tiempos de viaje.

4

Eficiencia y competitividad del sistema vial de Lima Metropolitana, y beneficios para los sectores urbanos deprimidos de la zona Norte y Este del área metropolitana.

5

Reducción de costos logísticos del comercio exterior de productos agrícolas y mineros, con menor recorrido en vías principales hacia el puerto del Callao y Aeropuerto Jorge Chávez.



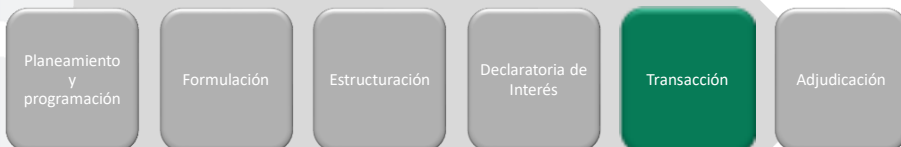
2. Situación actual del Proyecto



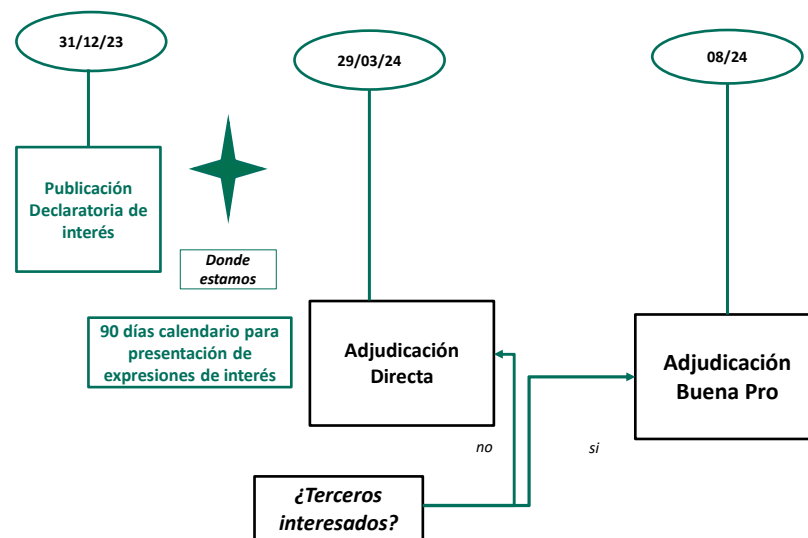
Situación actual

Fase de Transacción

Luego de incorporado el proyecto al proceso de promoción y de publicada la Declaratoria de Interés (con la cual concluye la Fase de Estructuración), se inicia la **Fase de Transacción** que consiste en la apertura del proyecto al mercado.



Periodos estimados de la Fase de Transacción (2024)



Requisitos de precalificación

Declaratoria de Interés



ProInversión

Agencia de Promoción de la Inversión Privada - Perú

Requisitos generales

- El postor deberá ser una persona jurídica (nacional o extranjera) o un consorcio.
- El postor, o uno de los integrantes, o a través de una empresa vinculada, deberá acreditar una participación no menor al 25% en un proyecto de concesión o APP para el desarrollo de infraestructura vial para transportes.
- Los terceros interesados en el Proyecto deberán presentar su **expresión de interés** acompañada de una **Carta fianza por un monto ascendente a USD 30,000,000.00**. Esta garantía deberá estar vigente hasta la firma del respectivo Contrato de Concesión, y deberá ser emitida por una de las entidades financieras a que se refiere el Anexo 3 de la Declaratoria de Interés.

Requisitos técnicos

- Acreditar experiencia en construcción de 2 o más obras viales en los últimos 30 años contados desde la publicación de la Declaratoria de Interés.
- Acreditar experiencia en construcción de 2 o más túneles en los últimos 30 años contados desde la publicación de la Declaratoria de Interés.
- Acreditar experiencia en construcción de 2 o más puentes y/o viaductos en los últimos 30 años contados desde la publicación de la Declaratoria de Interés.
- Acreditar experiencia de 10 años en la operación de 2 o más carretas y/o vías urbanas en los últimos 30 años contados desde la publicación de la Declaratoria de Interés.
- Acreditar experiencia de 10 años en la operación de 2 o más túneles en los últimos 30 años contados desde la publicación de la Declaratoria de Interés.

Requisitos financieros

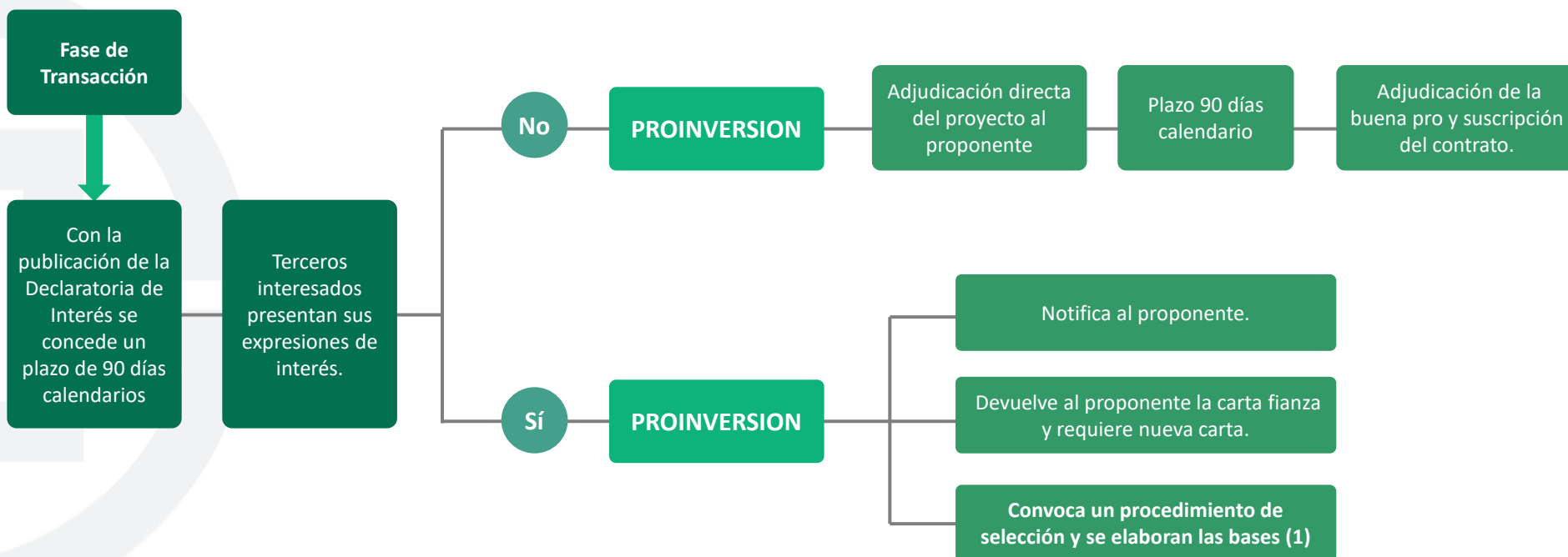
- El postor deberá acreditar un Patrimonio Neto Mínimo de USD 600,000,000.00.
- Cada integrante del postor deberá acreditar un Patrimonio Neto Mínimo de USD 120,000,000.00.
- El postor deberá acreditar su participación en 2 o más proyectos de infraestructura que hayan obtenido financiamiento, en los últimos 30 años contados desde la publicación de la presente Declaratoria de Interés, por un monto agregado superior a USD 1,000,000,000.00, con un monto individual mínimo de financiamiento de USD 200,000,000.00, donde hayan contado con una participación mínima de veinte por ciento (20%) de la entidad, persona jurídica o sociedad concesionaria u operadora correspondiente a la fecha de suscripción de los documentos de financiamiento.

Requisitos legales

- El postor deberá acreditar ser un consorcio o una persona jurídica, debidamente constituida, acreditando los poderes o facultades de sus representantes legales. En el caso de los consorcios, se debe acreditar la existencia y los poderes de los representantes de cada una de las personas jurídicas consorciadas-
- El postor deberá presentar declaraciones juradas y/o formularios establecidos en las Bases del concurso convocado. Entre las declaraciones juradas a presentarse se incluirá, entre otras, una declaración mediante la cual el postor se obligue, en el caso de ser adjudicatario, a constituir una sociedad de propósito especial cuyo objeto social será exclusivamente a la prestación de los servicios contenidos en la Declaratoria de Interés y conforme el Contrato de Concesión.

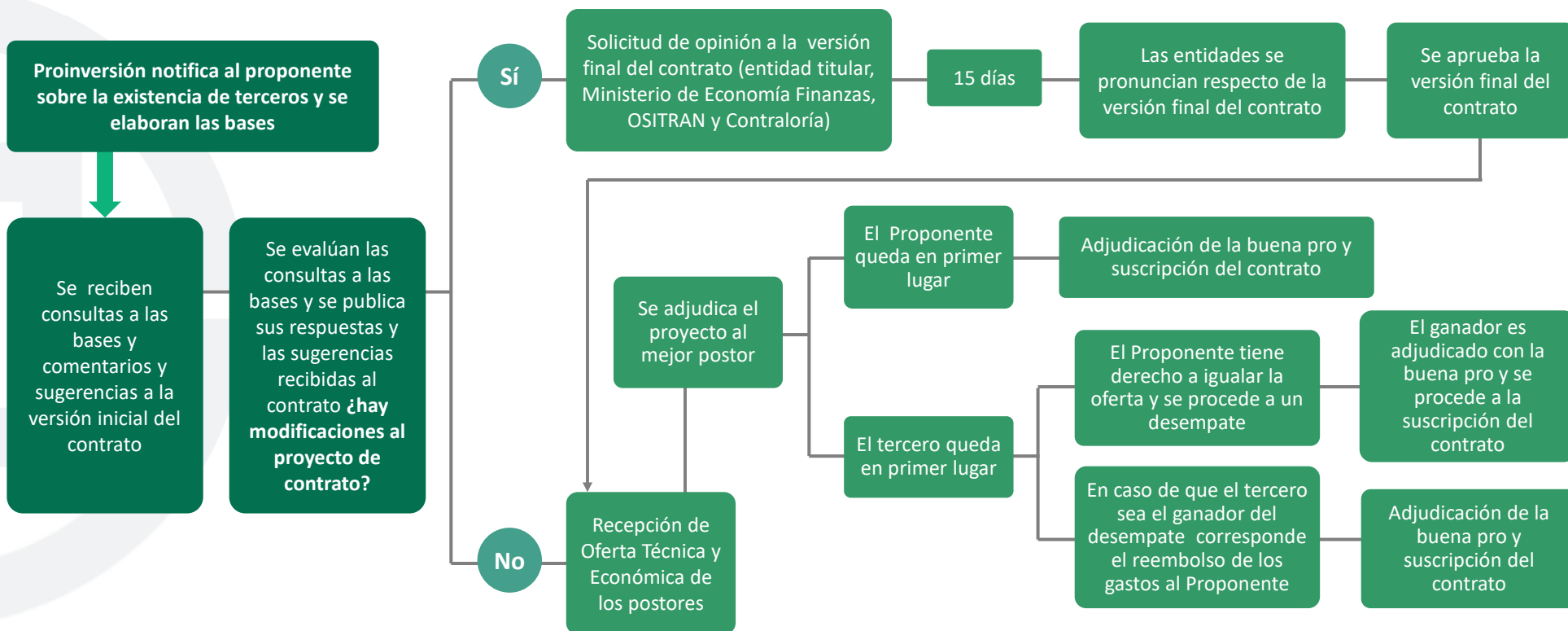


Fase de Transacción



Fase de Transacción

Proceso de selección: presentación de terceros interesados



3. Temas relevantes del Contrato



Objeto del Contrato de Concesión

Mediante el contrato se otorga al Concesionario el derecho de Concesión del **Diseño, Financiamiento, Construcción, Operación y Mantenimiento del Proyecto**, para lo cual le concede el uso y aprovechamiento económico de los Bienes de la Concesión durante el plazo de vigencia

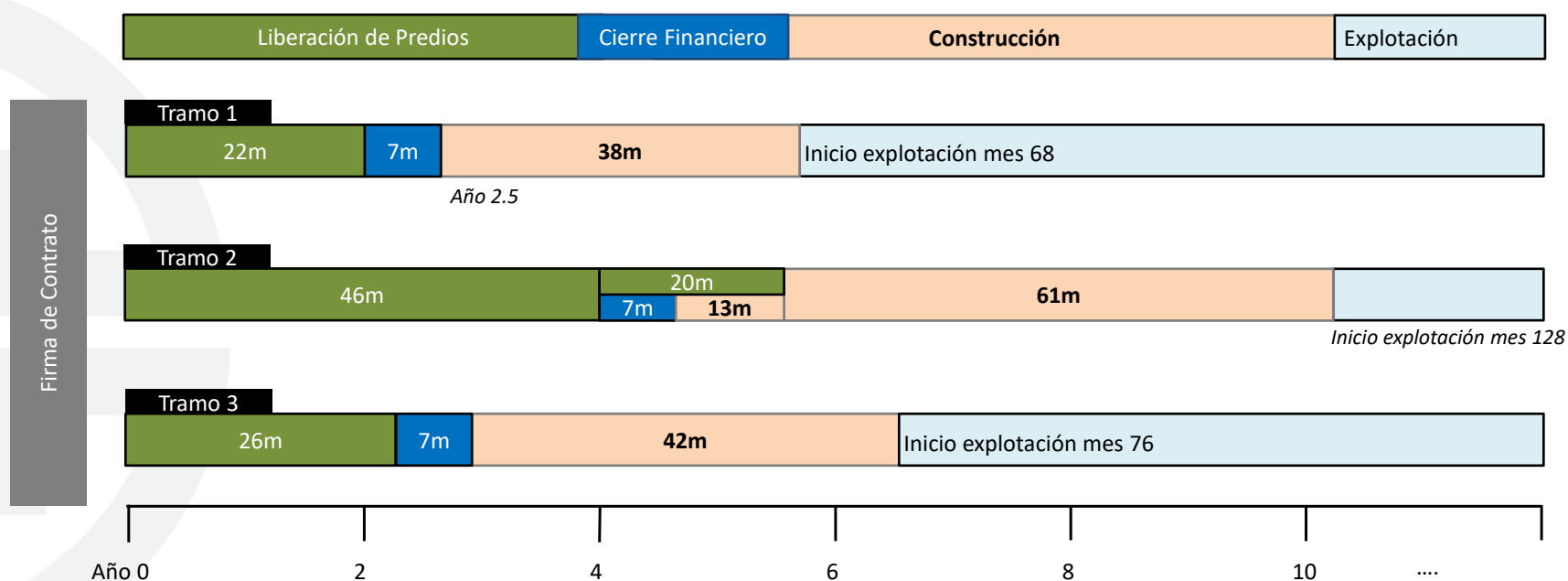
Pacto a suma alzada: no se aplicarán reajustes salvo por los expresamente regulado en el Contrato. Esta disposición prevalece sobre cualquier otra que pudiera establecer o permitir una interpretación en sentido contrario.

Esquema **Design, Finance, Build, Operate, Maintain and Transfer** (DFBOMT).

Las actividades o prestaciones que forman parte son: (i) la entrega, transferencia, uso y devolución de los Bienes de la Concesión; (ii) el Cofinanciamiento; (iii) el diseño, financiamiento, Construcción y Explotación de los Tramos 1, 2 y 3 del Proyecto; (iv) la Explotación de los Tramos; (v) el cumplimiento de los Niveles de Servicio.



Plazos del Contrato de Concesión



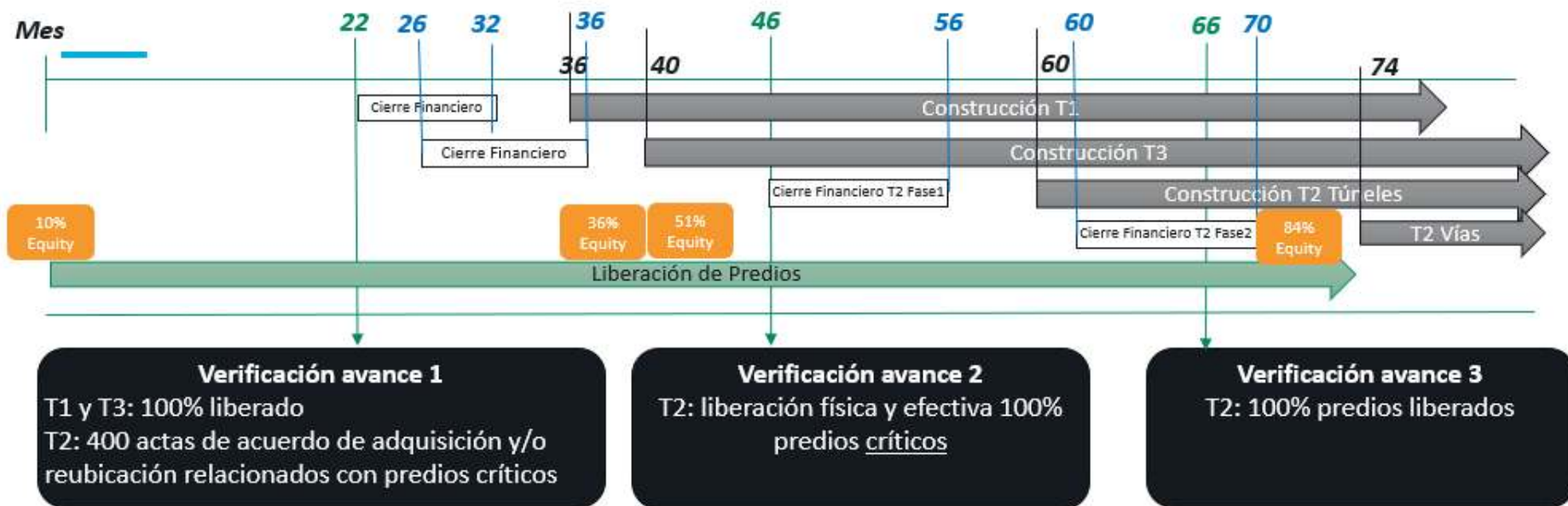
Plazo variable en función de obtención del Valor Presente de Ingresos de Peaje – VPIP
(ver sección de mecanismos de pago)



Plazos del Contrato de Concesión

Plazos de verificación de liberación predial, cierres financieros, aportes de equity e inicio de obra

Plazos máximos (sin ampliación) y Cierre Financiero Tramo 2 en 2 fases



Liberación Predial

Proceso de Adquisición Predial

Trato Directo
Concesionario

Expropiación
Concedente

Antecedentes:

1. Estudio de Línea Base Social – diagnóstico.
2. El MTC comenzó con los trabajos de liberación desde el 2022 y continúa con ese proceso
3. Incentivos al Trato Directo – valor reconocido (hasta +30% del valor comercial)

Lecciones Aprendidas

La agilidad en la gestión depende de la disponibilidad del recurso humano y disponibilidad inmediata de los recursos financieros, y es fundamental para el éxito de la gestión predial ya que permite que el trato directo se concrete inmediatamente.



Gestión del Concesionario

- Labores de gestión que son asignadas al Concesionario
- Mecanismos de compensación por desarrollar estas actividades
- Define cronogramas y metas.

Financiamiento del Concesionario

- Disponibilidad inmediata de recursos.
- Alternativa del MTC de tomar financiamiento de corto (capital de trabajo) o largo plazo (certificados de liberación predial CALP)



Liberación Predial

Avances de liberación predial a noviembre 2023

PREDIOS DENTRO DEL DERECHO DE VÍA

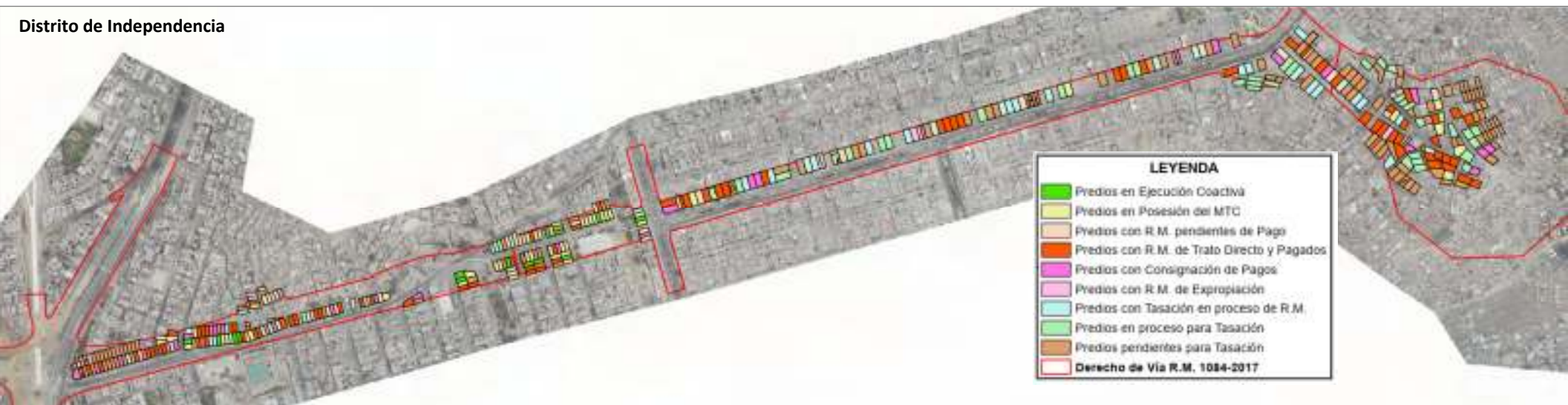
TRAMO	PREDIOS		TOTAL
	viviendas	vías	
Tramo 1	5	130	135
Tramo 2	2347	304	2651
Tramo 3	113	94	207
TOTAL	2465	528	2993

PREDIOS ADQUIRIDOS

TRAMO	VIVIENDAS	PAGADOS
Tramo 1	5	0
Tramo 2	2347	168
Tramo 3	113	0
TOTAL	2465	168

Nota: 118 predios adquiridos han sido entregados a la Oficina de Patrimonio.

Distrito de Independencia



Riesgo Predial

Cronograma de liberación predial al 2023

AÑO	CANTIDAD DE PREDIOS
2023	404
2024	239
2025	170
2026	525
2027	602
2028	525
TOTAL	2465



Riesgo Predial

Área Vizcachera

Exige la **remediación y recuperación de los suelos contaminados y/o degradados, la remoción y disposición final de los residuos orgánicos e inorgánicos.**

Responsabilidad y obligación del Concedente que se encarga al Concesionario.

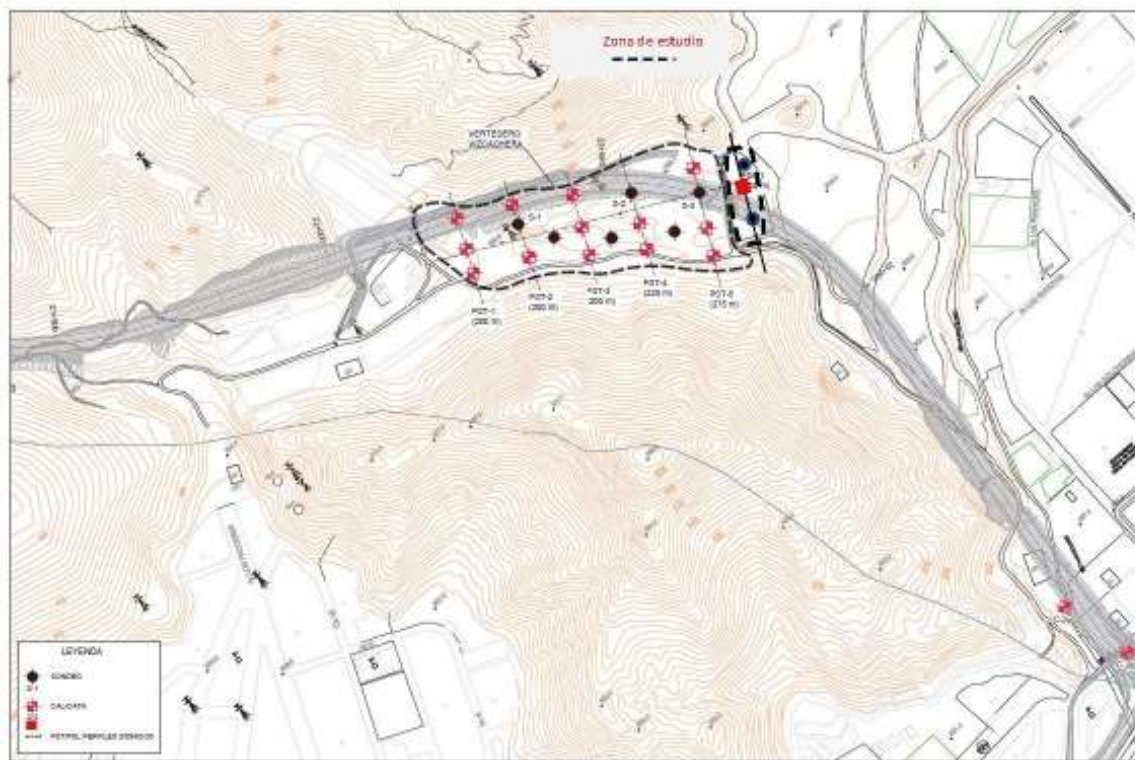
Riesgos que mantiene el Concedente:

- La aprobación de los estudios técnicos y/o ambientales.
- La liberación de predios e Interferencias existentes en el Área Vizcachera.
- La aprobación de los Títulos Habilitantes necesarios para ejecutar la remediación y recuperación de los suelos contaminados.



ProInversión

Agencia de Promoción de la Inversión Privada - Perú



PLANTA DE SITUACIÓN
DE RECONOCIMIENTO



Fuerza Mayor



ProInversión

Agencia de Promoción de la Inversión Privada - Perú

“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 Concedente deberá declarar la suspensión de las obligaciones, con previa opinión no vinculante del OSITRAN.

Si la obligación o la Concesión resultan afectadas por un evento de Fuerza Mayor, quedará suspendida desde la ocurrencia del evento. El Concedente debe declarar el reinicio de la obligación.

En caso de existir controversia respecto a la declaración de un evento de Fuerza Mayor, las Partes pueden recurrir a un Perito y, posteriormente, al procedimiento de Solución de Controversias.

Superados 180 o 365 días calendario, desde la declaración de suspensión del Concedente, cualquiera de las Partes podrá invocar la Caducidad de la Concesión por Fuerza Mayor.



Suspensión de Obligaciones

Se podrán suspender las obligaciones del contrato únicamente en caso de: (i) acuerdo entre las Partes, derivado de circunstancias distintas a fuerza mayor, en cuyo caso será necesario contar con la previa opinión no vinculante de Ositran; y, (ii) causales de suspensión de obligaciones contractuales expresamente previstos en el Contrato.

Dentro de las **principales causales expresas de suspensión del Contrato** se encuentran: (i) que las Autoridades Gubernamentales competentes no emitan pronunciamiento expreso para la aprobación del Instrumento de Gestión Ambiental de cada Tramo, en los plazos dispuestos en las Leyes y Disposiciones Aplicables; (ii) que, el Concedente no entregue el Área de la Concesión correspondiente a los Tramos dentro de los plazos aplicables; (iii) que, el Concedente no apruebe el EDI en los plazos y siguiendo el mecanismo previsto en el Contrato; entre otros.

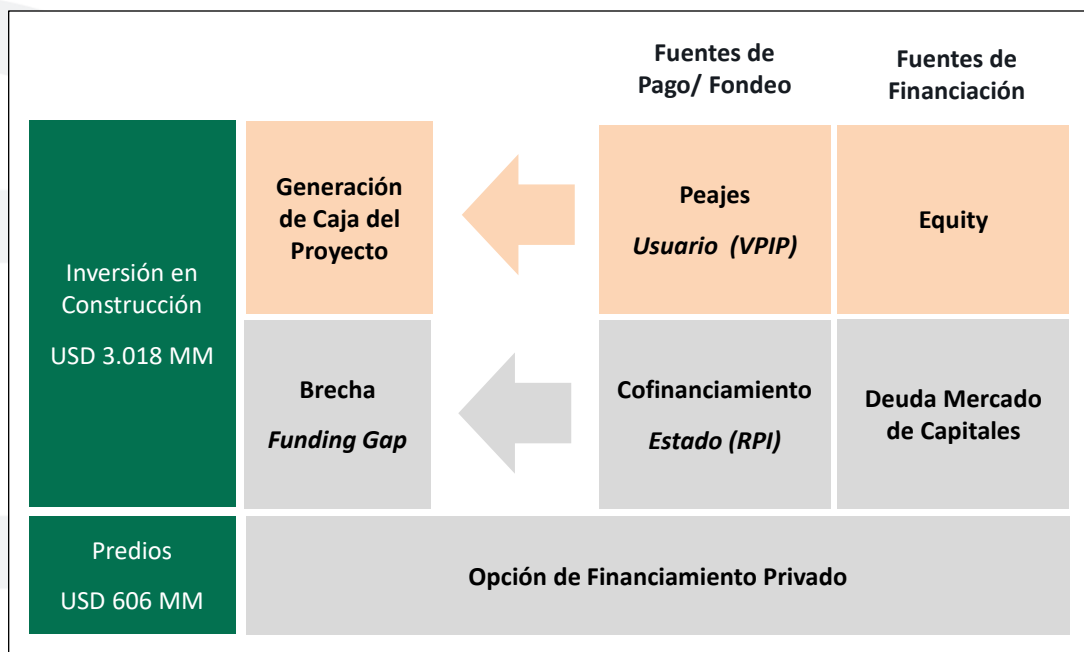
En todos los casos, **corresponderá al Concedente, previa opinión no vinculante del Ositran, declarar la suspensión** de las obligaciones o de la Concesión, de conformidad con las Leyes y Disposiciones Aplicables.

El Concedente podrá declarar la suspensión total de las obligaciones de cualquiera de las Partes, siempre que se afecte la ruta crítica de la Construcción de los tres (3) Tramos en conjunto o la Operación de los referidos Tramos en conjunto y de manera simultánea.

Superados 180 días calendario o 365 días calendario (p.e. restos arqueológicos), desde la respectiva declaración de suspensión del Concedente, cualquiera de las Partes podrá invocar la Caducidad de la Concesión.



Mecanismos de Pago



Monto referencial de la inversión: USD 2.603 millones

Construcción: USD 2.301 MM

- Tramo 1: 360 MM
- Tramo 2: 1.287 MM
- Tramo 3: 654 MM

Liberación predial, interferencias y posible pasivo: USD 794 millones

Otros costos: USD 302 millones

Peajes: El Proyecto tiene capacidad de generación de caja propia a través del cobro de tarifas al usuario en las diferentes estaciones de peaje ubicadas en cada tramo.

El recaudo de peajes proyectado es suficiente para cubrir los costos de operación y mantenimiento (O&M) de la infraestructura y repagar parcialmente el valor de la inversión. Hay una brecha de recursos de pago, que se cubre con cofinanciamiento.



Mecanismos de Pago

Estructura Mixta de RPI y Peajes: permite la **bancabilidad** del Proyecto y alineación de **incentivos** entre las partes

- Componente Cofinanciado – RPIs (pago en cuotas): remunera aproximadamente un 77% la inversión
- Componente de Peajes – VPIP (Valor Presente de los Ingresos de Peajes): remunera aproximadamente un 23% de la inversión y cubre los costos de O&M

Peajes

Instrumento de Pago: VPIP (Valor Presente de los Ingresos de Peajes)

- Remunera aprox. 23% Inversión
- 100% O&M

Financiación con Equity en construcción



Cofinanciamiento

Instrumento de Pago: RPI (pago en cuotas)

- Remunera aprox. 77% Inversión
- 0% O&M

Financiación con Deuda



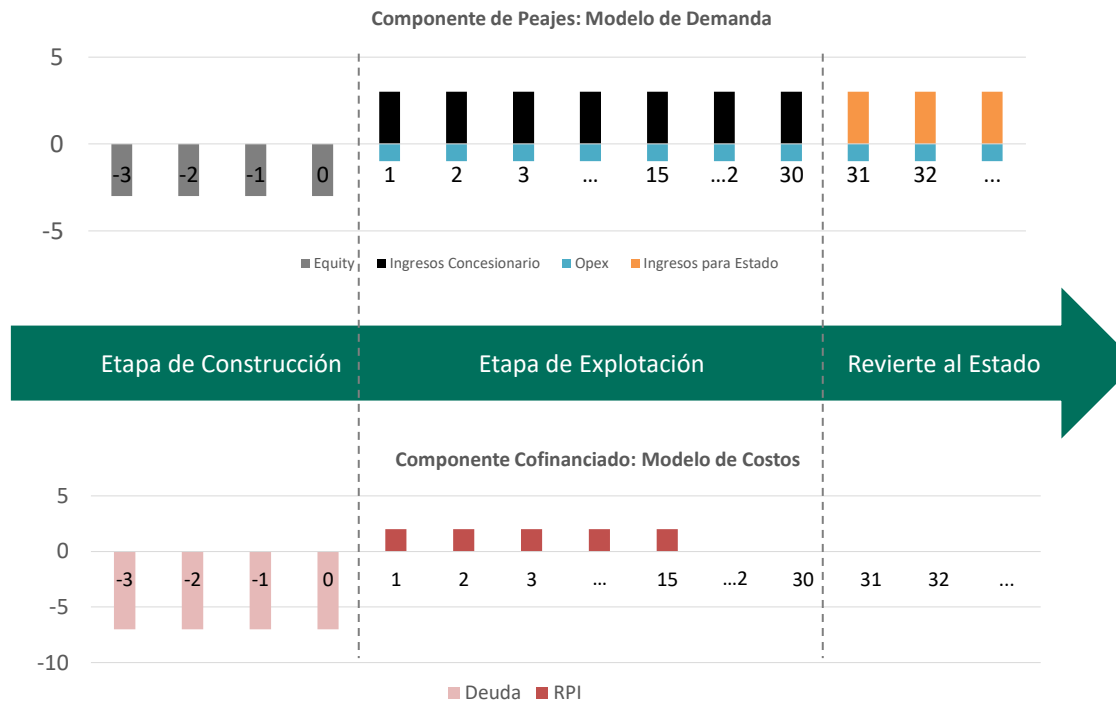
Mecanismos de Pago

Esquema mixto: peajes y cofinanciamiento



ProInversión

Agencia de Promoción de la Inversión Privada - Perú



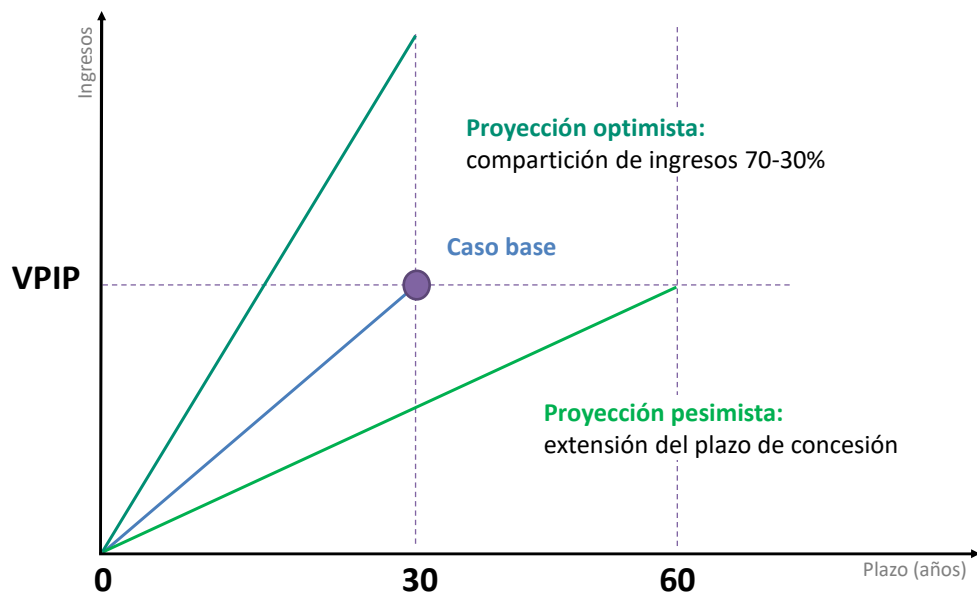
VPIP: Descuento de flujos de ingresos de peaje
Tasa de descuento mensual en soles : 0,6819%

RPI: Construido con el valor requerido del cofinanciamiento y el costo de financiarlo con deuda (TRS + spread)



Mecanismos de Pago

Componente VPIP



VPIP: Valor de referencia fijado en el contrato que permite identificar el momento en que se ha remunerado la inversión y la rentabilidad esperada, asciende aproximadamente a **S/. 3773 millones**

Proyección optimista
El VPIP se obtiene antes del plazo de 30 años

Proyección pesimista
El VPIP se obtiene después del plazo de 30 años

Variabilidad del plazo

Lo asume el Concesionario, en relación a la liquidez y reducción de rentabilidad en un escenario pesimista.

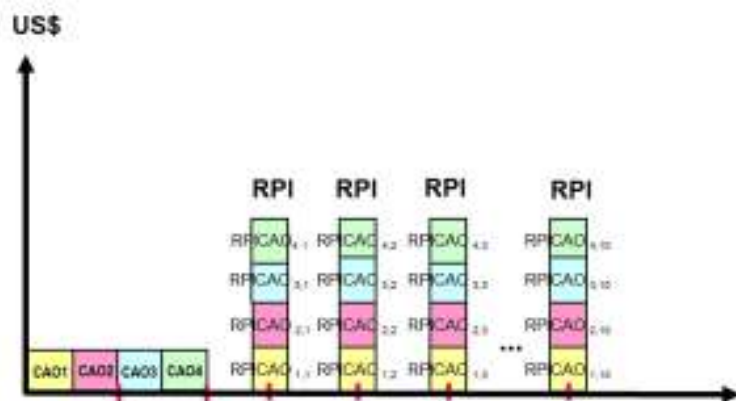
El VPIP se retribuye en soles. Mensualmente se calcula el VPIP_m acumulado a fecha de cierre para compararlo con el VPIP

$$VPIP_m = \sum_{t=1}^{30} \frac{Peajes_t}{(1+TD)^t} \quad Peajes_t = Peajes E_t + \left(\frac{IPC_r}{IPC_t} \right)$$



Mecanismos de Pago

Componente RPI



	Porcentaje	USD
RPI Tramo 1	18.28159%	58,243,677.36
RPI Tramo 2	57.91513%	184,512,952.44
RPI Tramo 3	23.80328%	75,835,338.20
RPI TOTAL	100%	318,591,968.00

Los avances de obra se certifican cuando acumulan:

- El 10% del EDI para el Tramo 1.
- El 5% del EDI para el Tramo 2.
- El 10% del EDI para el Tramo 3.

Cada CAO emitido por el Regulador dará derechos de cobro al Concesionario. Una vez expedido cada CAO, el Concedente tendrá la obligación irrevocable de pagar al CONCESIONARIO.

Características

Obligación directa, general, incondicional e irrevocable del CONCEDENTE a realizar tales pagos.

La RPI se pagará durante 15 años, mediante pagos semestrales que corresponderán al 50% de la RPI anual.

El primer pago de la RPI de cada tramo será luego del Acta de recepción de Obras de cada tramo o cumplidos los plazos máximos de construcción **(Fecha Fija)** contados desde la fecha de suscripción del Acta de Inicio de Obra del Tramo:

- Para el Tramo 1, 38 meses
- Para el Tramo 2, 61 meses
- Para el Tramo 3, 42 meses



Mecanismos de Pago

Componente RPI - reajustes

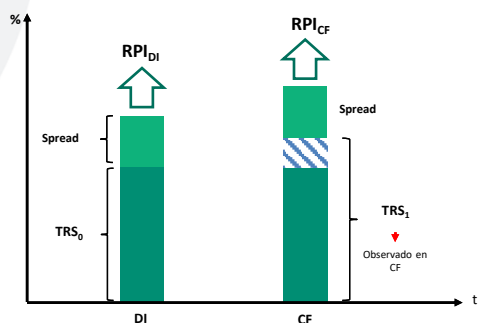
Reajuste por variación de TRS

La Tasa de riesgo soberano (TRS) de referencia aprobada para la RPI en la DI es:

	Tramo 1	Tramo 2	Tramo 3
TRS	3.68234%	3.77272%	3.60830%

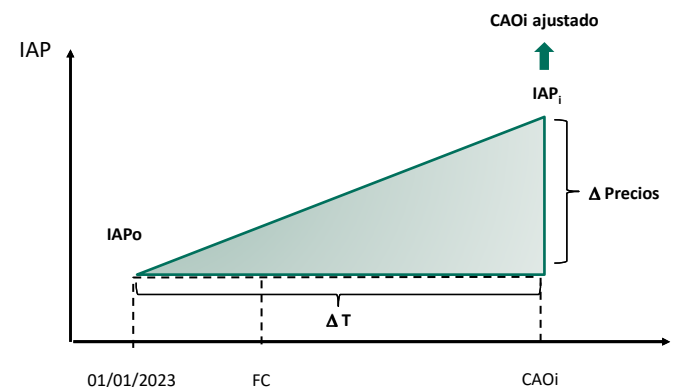
(*) En caso de presentarse terceros interesados, la TRS será la informada en las Bases

La RPI de cada Tramo será actualizada, tomando la TRS del Cierre Financiero de cada tramo. Cabe señalar que el spread del financiamiento no se ajusta.



Reajuste por IAP

Cada CAO deberá ser reajustándose por el índice de ajuste de precios de la construcción (Fórmula Polinómica del EDI del Tramo), desde el 01 de enero de 2023 hasta la fecha de emisión del CAO correspondiente.



Mecanismos de Pago

Tarifas

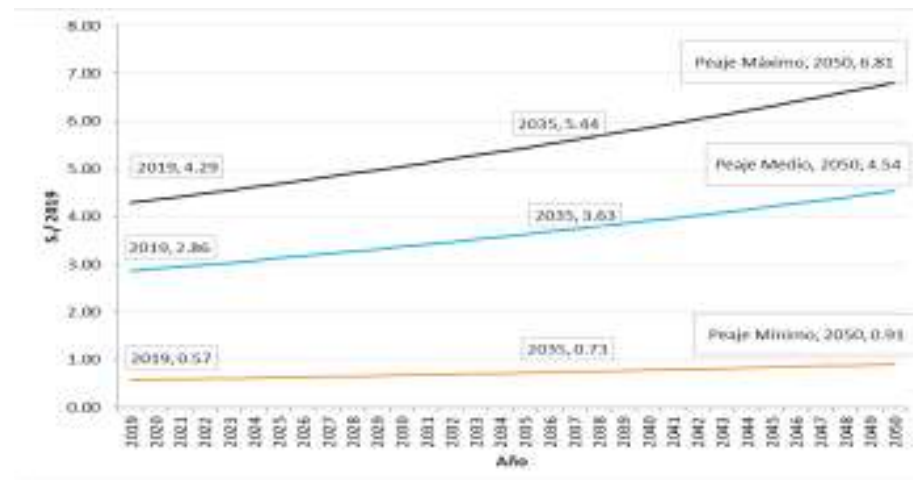
Periodo	Peaje (PEN 2019 sin IGV)	Tarifa (PEN 2019 incluye IGV)	N° de horas diarias
Punta	S/. 3.80	S/. 4.40	4 horas: de 7:00 a.m. a 9:00 a.m. y de 5:00 p.m. a 7:00 p.m.
Valle	S/. 2.67	S/. 3.10	13 horas: De 6:00 a.m. a 7:00 a.m., de 9:00 a.m. a 5:00 p.m. y 7:00 p.m. a 11 p.m.
Noche	S/. 2.67	S/. 3.10	7 horas: de 11:00 p.m. a 6:00 a.m.
Promedio	S/. 2.86		Peaje medio máximo

Tarifa media máxima diaria en cada plaza de peaje al 1 de enero de 2019 : S/. 2.86 + IGV = S/. 3.3

Se establecerán 3 tarifas durante el día: (i) Punta; (ii) Valle; y, (iii) Noche
Que promediadas por las horas de aplicación no podrán superar la tarifa media máxima diaria

La tarifa máxima podrá ser hasta 1.5 veces la tarifa media diaria. La tarifa mínima podrá ser hasta 0.2 veces la tarifa media diaria

La tarifa media máxima diaria se reajustará una vez al año por inflación + 1.5%. Al 1 de enero de 2024 la tarifa media máxima diaria sería: S/. 3.81 + IGV = S/. 4.49



4. Otros temas relevantes



Equilibrio Económico Financiero

Las Partes declaran que el Contrato a la Fecha de Cierre se encuentra en una situación de equilibrio económico – financiero. **El reequilibrio se encuentra asociado a un cambio en las Leyes y Disposiciones Aplicables que afecten los ingresos y/o costos del Concesionario.**

Corresponderá a OSITRAN ratificar o denegar la invocación de la ruptura del equilibrio económico – financiero por una de las Partes, así como determinar el monto de compensación que permita restituir dicho equilibrio.

El restablecimiento del equilibrio económico - financiero se efectuará en base al estado de resultado del ejercicio anual auditado del Concesionario y cualquier información adicional entregada por las Partes, donde se sustente las variaciones de ingresos y/o costos.

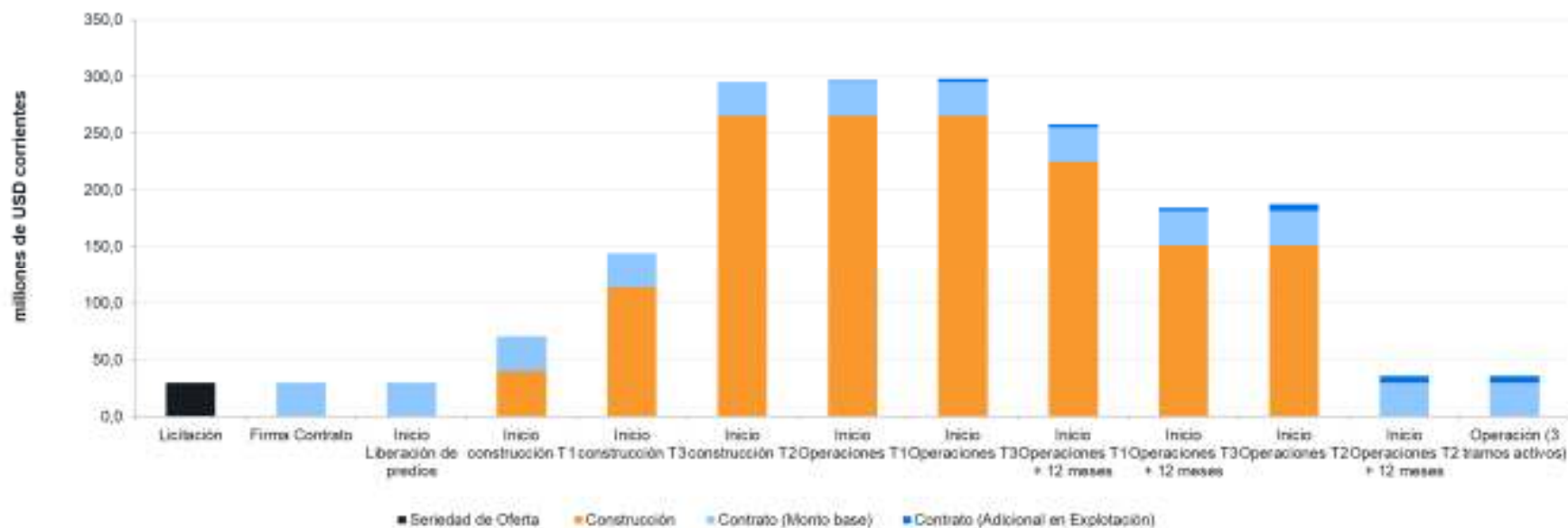
Si el porcentaje de desequilibrio, en valor absoluto, supera el 5.5% se procederá a restablecerlo.

El procedimiento de reequilibrio se encuentra contemplado en el Contrato y, si alguna de las Partes no estuviera de acuerdo, podrían acudir al proceso arbitral correspondiente.



Garantías

- Seriedad de la Oferta: USD 30 millones
- Construcción: 10% del valor del EDI por Tramo
- Garantía de Fiel cumplimiento:
 - Durante pre-construcción y construcción: USD 30 millones
 - Durante explotación: USD 36 millones



Seguros



ProInversión

Agencia de Promoción de la Inversión Privada - Perú

Construcción y montaje de las obras civiles, electromecánicas y todos los bienes que puedan sufrir daños materiales de cualquier clase y descripción, así como los equipos y maquinarias para la construcción.

Bienes en Construcción

Responsabilidad civil

Daños a bienes de terceros imputables al Concesionario, sus contratistas, sus subcontratistas, sus funcionarios y/o dependientes en relación con la ejecución del Contrato

Obras civiles terminadas

Obras terminadas y en operación por todos los daños materiales que puedan sufrir cualquier bien de cualquier clase y descripción.

Trabajo de riesgo, conforme a la Leyes y Disposiciones Aplicables.

Riesgos laborales

Otras pólizas

Otras pólizas de seguro que el Concesionario considere apropiadas.



Supervisión

Obras, Operación y Mantenimiento

A cargo del OSITRAN En ningún caso, la revisión, evaluación y/o supervisión de las Obras generan la transferencia del riesgo de diseño del Proyecto al Concedente, riesgo que resulta exclusivo y excluyente del Concesionario.

Ejecución de Obras

El Concesionario deberá entregar un cheque de gerencia a favor del OSITRAN (por un monto de US\$ 4'000,000.00), que constituirá un pago a cuenta por el concepto de supervisión del diseño y de la ejecución.

Los costos derivados de las actividades de supervisión serán de cargo del Concesionario, por un valor máximo del 5% del valor de las Obras de todos los Tramos.



Supervisión

Obras, Operación y Mantenimiento

Corresponde al Ositran efectuar las acciones de supervisión y fiscalización para el desarrollo de las labores de Explotación de la Concesión (incluyendo cobro de Tarifa) y de Mantenimiento.

Explotación de la Concesión

En caso de detectar algún incumplimiento, Ositran podrá interrumpir o paralizar la ejecución de las Obras y/o exigir las subsanaciones necesarias de conformidad con el Contrato y las Leyes y Disposiciones Aplicables, sin perjuicio de la aplicación de las sanciones y/o penalidades del Anexo 10 que correspondan al Concesionario.

Cierre Financiero

CF por tramo	<ul style="list-style-type: none">• Los Cierres Financieros (CF) se han establecido de manera independiente para cada Tramo• Referencialmente se contemplan los siguientes montos aproximados para cada CF:<ul style="list-style-type: none">• Tramo 1 500 MM USD• Tramo 2 : 1.340 MM USD• Tramo 3 : 630 MM USD
Opción de 2 fases para CF del Tramo 2	<ul style="list-style-type: none">• El Concesionario tiene la opción de elegir acreditar el Cierre Financiero del Tramo 2 en una única (1) oportunidad o de acreditarlo en dos (2) fases. Esta estructura no amplía los plazos establecidos para la culminación de las Obras.• El Cierre Financiero del Tramo 2 realizado en dos (2) fases deberá cumplir con acreditar que se cuenta con los recursos financieros necesarios para la ejecución de las Obras de acuerdo con el siguiente monto:<ul style="list-style-type: none">• (i) Para la fase 1 del Tramo 2: como mínimo, US\$ 400,000,000.00.• (ii) Para la fase 2 del Tramo 2: los recursos restantes necesarios para cubrir el 100% del monto consignado en el EDI aprobado del Tramo 2.



Cierre Financiero – Tramo 2

Se deberá cumplir con acreditar que se cuenta con los recursos financieros necesarios:

- Fase 1 del Tramo 2: US\$ 400,000,000.00.
- Fase 2 del Tramo 2: los recursos restantes para cubrir el 100% del monto consignado en el EDI aprobado.

Finalidad

Permitirá que el Concesionario cuente con más flexibilidad para decidir optar por la estructura que le sea más dependiendo de las oportunidades en los mercados financieros.

Facultad del Concesionario

El Concesionario tiene la opción de elegir acreditar el Cierre Financiero del Tramo 2 en una única oportunidad o en dos.

Incidencia en los plazos

No amplía los plazos establecidos para la culminación de las Obras.

Oportunidad

El Concesionario podrá optar por la acreditación en dos fases máximo hasta la fecha de suscripción Acta de Cumplimiento de Requisitos para el Cierre Financiero o el vencimiento del plazo previsto para la suscripción de dicha acta.



Condiciones para CF del Tramo 2 en dos fases

	Fase 1	Fase 2
Montos a acreditar para cada Cierre Financiero de cada fase del Tramo 2	Monto mínimo US\$ 400,000,000.00	Los recursos restantes necesarios para cubrir el 100% del monto consignado en el EDI aprobado
RPIs	X% de RPI de Tramo 2	1-X % de RPI de Tramo 2
Plazos de referencia de la TRS para cada fase del Tramo 2	4,860 Días Calendario.	4,410 Días Calendario.



Endeudamiento Garantizado Permitido

Concepto de EGP

Endeudamiento por concepto de operaciones de financiamiento o crédito, emisión de valores mobiliarios, instrumentos de deuda o titulizaciones y/o préstamo de dinero, cuyos fondos serán destinados al cumplimiento del objeto del Contrato de Concesión y podrá contar con las garantías correspondientes.

No serán consideradas las operaciones cuyos fondos se destinen a financiar Bienes del Concesionario, impliquen la cesión del Concesionario de sus derechos de RPI-CAO y/o CALP o constituya garantías sobre tales derechos.



Endeudamiento Garantizado Permitido

Acreedores Permitidos

Solo es aplicable para los supuestos de Endeudamiento Garantizado Permitido. Deberán contar con la autorización de Proinversión y son aquellos establecidos en el Contrato, generalmente instituciones financieras de primer nivel.

Garantías a favor de Acreedores Permitidos

- a) Hipoteca sobre el derecho de Concesión
- b) Acciones o participaciones correspondientes a la Participación Mínima del Concesionario.

El Concesionario también podrá otorgar una garantía a favor de sus acreedores sobre los ingresos derivados de la Tarifa



Riesgo de imposibilidad de Cobro de Peajes

Mitigantes

Generales

- El AVP es un proyecto de vía expresa urbana que ofrece a lo largo de su recorrido **vías auxiliares libres de peaje**, que es una opción que no la tienen otros proyectos viales urbanos de similar envergadura (Rutas de Lima y Línea Amarilla).
- No obstante, los riesgos se mitigan pero no se eliminan.

Específicos

Tres instancias previas a la terminación en caso de materialización del riesgo:

- Adopción de medidas y coordinación con las Autoridades Gubernamentales a fin de reestablecer el orden por parte del Concedente.
- Establecimiento de un mecanismo y/o fórmula de compensación a favor del Concesionario, de mutuo acuerdo.
- Nombramiento de un Perito para que defina mecanismo de compensación, según las reglas establecidas en el Contrato.



Penalidades

Se han simulado diversos escenarios de aplicación de penalidades, para verificar que los montos tienen el efecto disuasorio necesario para evitar el incumplimiento.

- Aplicación de penalidad por parte de Ositran en caso de detección de incumplimiento o cuando la autoevaluación por parte del Concesionario indique incumplimiento.
- Para Niveles de Servicio con plazo de corrección, el incumplimiento se da cuando el Concesionario excede dicho plazo de corrección. En este caso, las penalidades aplican por día de atraso.
- Para Niveles de Servicio donde no aplica plazo de corrección, el incumplimiento coincide con la detección de parámetro de condición insuficiente.
- Para incumplimientos de Niveles de Servicio individuales, se definen montos distintos para penalidades leves y graves.



Solución de Controversias

Procedimiento pericial

Controversias

- Revisión de EDI de cada Tramo
- Suspensión de obligaciones
- Responsabilidad por vicios ocultos de las Obras del Área de Ejecución
- Cualquier materia en la que el Contrato habilite a ser sometida a un Perito

Procedimiento

1. Las Partes designan al Perito. Si no llegan a un acuerdo, se deberá solicitar su nombramiento al Centro Internacional de ADR de la Cámara de Comercio Internacional.
2. Inicio del procedimiento para la resolución de la controversia técnica.
3. Las partes deberán presentar toda la información necesaria y, en base a ella, el Perito comunicará a las Partes su decisión final.

Decisión

Solo puede versar sobre cuestiones técnicas o fácticas.

Es vinculante y sus efectos no se suspenden en caso esta sea impugnada.



Solución de Controversias

Procedimiento arbitral

Trato directo

- Controversias técnicas:
90 días calendario
- Controversias no técnicas:
180 días calendario

Arbitraje de conciencia

Controversia no técnica

Arbitraje nacional sujeto al Reglamento de Arbitraje del Centro de la PUCP.

Árbitro plantea propuesta de conciliación y en caso las partes no la acepten, el arbitraje proseguirá hasta la emisión de un Laudo.

Arbitraje de derecho

Controversia no técnica

Monto superior a US\$ 30'000,000.00:
arbitraje según el Reglamento de Arbitraje de la Cámara de Comercio Internacional

Monto igual o inferior a US\$ 30'000,000.00:
arbitraje según el Reglamento de Arbitraje del Centro de la PUCP



Caducidad del Contrato

Causales de Terminación (Cláusula 18.1)	Valor Contable Neto del Intangible (VCNI)	Costos de Terminación	Indemnización al Concesionario	Garantía de Fiel Cumplimiento
a) Vencimiento del plazo de la Concesión	N/A	N/A	N/A	N/A
b) Mutuo acuerdo	Acuerdo	Acuerdo	Acuerdo	Acuerdo
c) Resolución por incumplimiento del Concesionario	✓	X	X	✓
d) Resolución por incumplimiento del Concedente	✓	✓	✓	N/A
e) Decisión unilateral del Concedente	✓	✓	✓	N/A
f) Fuerza Mayor o Caso Fortuito	✓	✓ compartidos	X	N/A
g) Por aplicación de la Cláusula Anticorrupción	✓	X	X	✓



Consecuencias de la Caducidad Total

**Pago al Concesionario
un monto equivalente
al VCNI**

Etapas de Pre-construcción: Valor Contable Neto del Intangible (VCNI) será igual a la inversión realizada por el Concesionario para cubrir los gastos relacionados con el cumplimiento de sus obligaciones contractuales.

Etapas de Construcción o de Explotación: VCNI deberá recoger la inversión en las Obras no cofinanciadas mediante el mecanismo de RPI y todos gastos incurridos por el Concesionario relacionados con el cumplimiento de sus obligaciones.



Consecuencias de la Caducidad Total

Costos de terminación

Antes de iniciada la Construcción: no se reconocerá al Concesionario los gastos de terminación.

Incumplimiento o decisión unilateral del Concedente: monto limitado al 50% del valor resultante de la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión y de las Garantías de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras.

Fuerza Mayor: monto limitado al 25% del valor resultante de la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión y de las Garantías de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras.



Consecuencias de la Caducidad Total

Indemnización al Concesionario

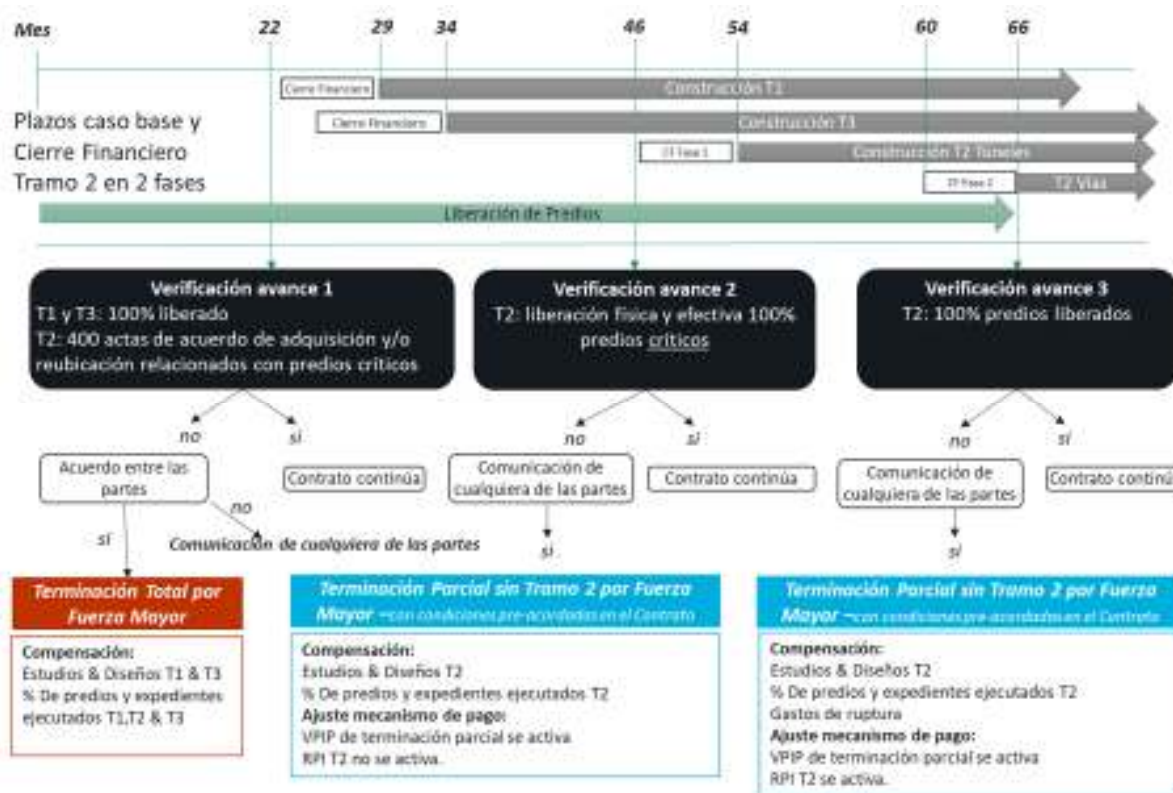
Corresponde cuando hay resolución por incumplimiento o decisión unilateral del Concedente, y sólo después de que ocurra el inicio de la Etapa de Explotación de los Tramos 1 y 3.

Cálculo: fórmula preestablecida que toma en consideración el excedente del cálculo del Valor Presente de los Ingresos de Peaje de los Tramos, el porcentaje de avance de obra, una tasa de descuento de los ingresos, margen operativo, etc.



Caducidad parcial

Imposibilidad de adquisición de predios



- **CF del Tramo:** inicia el mes 22, hasta el mes 32 como máximo.
- **CF del Tramo 3:** inicia a más tardar el mes 26, hasta el mes 36.
- **CF- Fase 1 del Tramo 2:** inicia a más tardar el mes 46, hasta el mes 56.
- **CF-Fase 2 del Tramo 2:** inicia a más tardar el mes 60, hasta el mes 70.



Consecuencias de la Caducidad Parcial

**Pago al Concesionario
un monto equivalente
al VCNI**

En caso de resolución anticipada del Contrato de Concesión por falta de entrega del área de la concesión del Tramo 2, incumplimiento del Concesionario o Concedente, decisión unilateral del Concedente, fuerza mayor o aplicación de la cláusula anticorrupción, el Concedente deberá pagar al Concesionario un monto equivalente al VCNI.

El VCNI será igual a la inversión realizada por el Concesionario para cubrir los gastos relacionados con el cumplimiento de sus obligaciones contractuales.



Consecuencias de la Caducidad Parcial



ProInversión

Agencia de Promoción de la Inversión Privada - Perú

Costos de Terminación

El Concesionario tendrá derecho a recibir el producto de la sumatoria de (i) los costos y gastos relacionados al avance realizado por el Concesionario respecto a las Obras del Tramo 2, (ii) los costos de elaboración del Estudio de Ingeniería de Detalle (EDI) del Tramo 2; (iii) los costos y gastos incurridos por el Concesionario, producto de la demolición de edificaciones, limpieza y eliminación de escombros, residuos, cercado, seguridad, custodia de todos los predios que sean entregados por el Concedente al Concesionario; y (iv) los gastos de terminación anticipada como consecuencia de la caducidad parcial, que sean debidamente sustentados por el Concesionario.

- Se agregará al VCNI el 100% del monto total de los gastos que genere la terminación del Contrato al Concesionario, con los siguientes límites:
 - **Caducidad del Contrato producto de incumplimiento de los hitos de Liberación** (hitos de los meses 22 y 46 desde la fecha de Cierre): monto limitado al 25% del valor resultante de la sumatoria de la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato y de las Garantías vigentes.
 - **Si no se logra la Liberación Física y Efectiva del 100% de los predios en el mes 66:** monto limitado al 100% del valor resultante de la sumatoria de la Garantía de Fiel Cumplimiento y de las Garantías de Fiel Cumplimiento vigentes.



Consecuencias de la Caducidad Parcial



ProInversión

Agencia de Promoción de la Inversión Privada - Perú

Costos de Terminación

En caso de resolución parcial del Contrato no corresponderá el pago de ningún concepto adicional.





Síguenos:



ProInversión Perú

d. Av. Enrique Canaval Moreyra N° 150, piso 9,
San Isidro, Lima
t. (511) 200 1200
e. contact@proinversion.gob.pe

WWW.PROINVERSION.GOB.PE