

PERU: NUEVAS OPORTUNIDADES DE INVERSION EN PROYECTOS FERROVIARIOS 2019



INICIATIVA PRIVADA COFINANCIADA TREN LIMA – ICA 2019 PRESENTACIÓN DE PROPUESTAS

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, mediante Decreto Supremo N° 021-2018-MTC, estableció el plazo de presentación de Iniciativas Privadas Cofinanciadas sobre proyectos de Infraestructura de Transportes; a fin que el sector privado, interesado en estas nuevas oportunidades de inversión, presente sus propuestas para realizar los proyectos siguientes:

- **Ferrocarril Lima-Ica**
- **Tercer Grupo de Aeropuertos**

PLAZO DE PRESENTACIÓN DE PROPUESTAS:
Del 1 de abril al 15 de mayo de 2019.

Las propuestas serán presentadas en la Mesa de Partes de ProInversión.

La información sobre las NECESIDADES DE INTERVENCIÓN, CAPACIDAD PRESUPUESTAL, Y CRITERIOS PARA EVALUAR LAS PROPUESTAS; se encuentra publicada en la pagina web de ProInversión, la cual puede ser consultada [**aquí**](#)



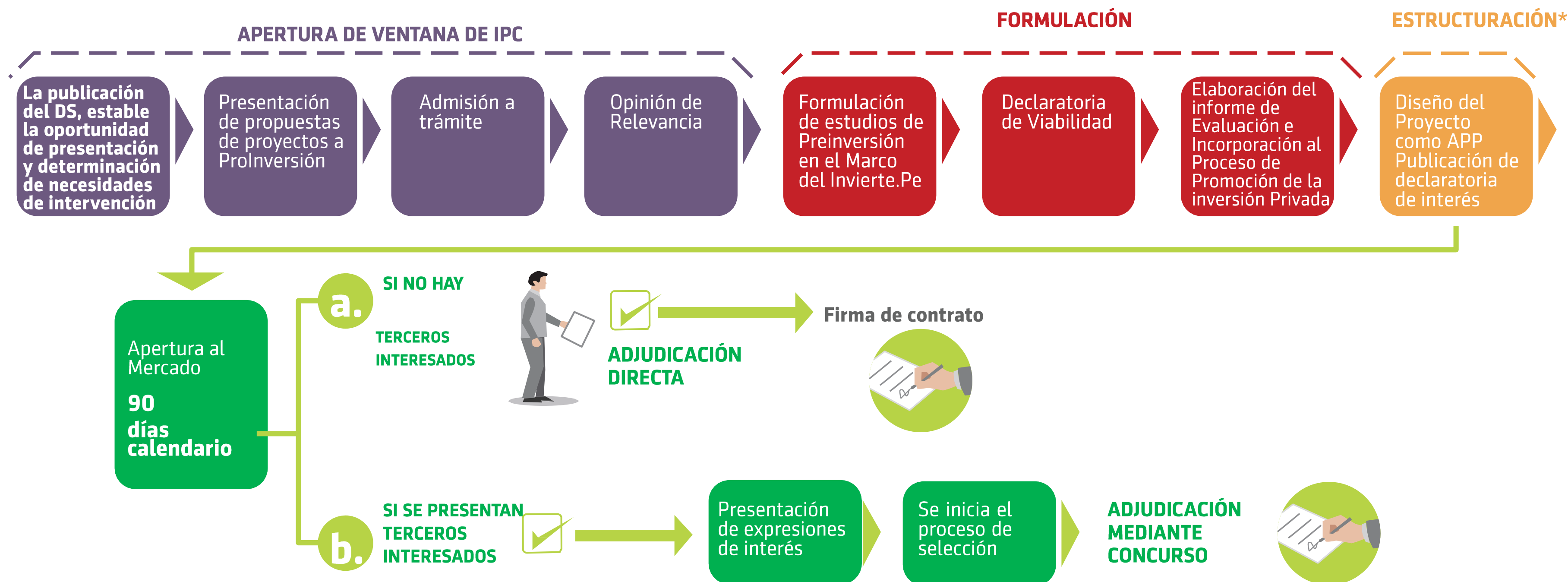
FASES DE LOS PROYECTOS UNA APP POR INICIATIVA PRIVADA COFINANCIADA



*Incluye el proyecto de contrato y el informe de evaluación integrado.



PROCEDIMIENTO PARA LA PRESENTACIÓN DE UNA INICIATIVA PRIVADA COFINANCIADA, IPC



*Estructuración económico financiera, mecanismo de retribución, análisis de riesgos diseño de Versión Inicial de Contrato.





FERROCARRIL LIMA - ICA

INICATIVA PRIVADA COFINANCIADA FERROCARRIL LIMA-ICA



Plazo para la presentación de la propuesta:
Del 1 de abril al 15 de mayo de 2019



Estado Actual

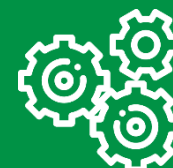
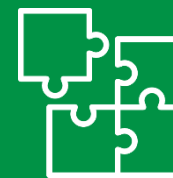
	Objeto:	El proyecto consiste en el diseño, financiamiento, construcción, provisión de material rodante de ultima generación, operación y mantenimiento, de un ferrocarril de pasajeros y carga de 323Km, con estaciones intermedias entre las ciudades de Lima e Ica, que alcanzará una velocidad máxima de 200 km/h. El ferrocarril se integrará al Sistema de Metros de Lima.
	Modalidad:	Iniciativa Privada Cofinanciada
	Periodo de Concesión:	30 años
	Monto de Inversión:	US\$ 3,263.9 millones
	Fecha Estimada de Adjudicación:	En estudio
	Estado Actual:	Mediante Decreto Supremo N°021-2018-MTC se establece que el plazo para la presentación de Iniciativas Privadas Cofinanciadas será el periodo comprendido entre el 1 de abril al 15 de mayo de 2019.



CARACTERÍSTICAS DEL PROYECTO

	Trazo del Ferrocarril	Deberá interconectarse en su trayecto con las siguientes infraestructuras: -Red Básica del Metro de Lima y Callao -Plataformas Logísticas -Terminales Portuarios del Callao -Terminal Portuario General San Martín – Pisco
	Longitud	Aproximadamente 323.70 Km, donde se realizarán alrededor de 44 km de túneles y 50 km de puentes y viaductos elevados y 229.70 km en superficie, que serán definidos en el estudio de pre inversión.
	Objetivo	Atender la demanda de transporte público de forma ordenada, accesible, segura y confortable, mediante un sistema integrado de transporte. Contribuyendo a la política económica de inversiones del estado peruano y las líneas estratégicas ferroviarias del MTC.
	Demanda	De acuerdo al estudio de Demanda que se desarrollará en el estudio de preinversión, se realizara el dimensionamiento del proyecto. El Ferrocarril deberá alcanzar una velocidad máxima de 200 km/h con un tiempo de viaje estimado entre Lima e Ica de 3 horas.
	Beneficiarios	Mejorará la calidad de vida de los usuarios en las ciudades de Lima, Cañete, Chincha, Pisco e Ica. El número de beneficiarios directos se estima en unos 9.32 Millones de habitantes de la Región Lima y de 850 mil de la Región Ica.

COMPONENTES DEL PROYECTO

	Principales componentes	• Construcción de una Línea Férrea de 323.70 km con doble vía, con tipo de Riel de 136 lb/yd; y una pendiente máx. de 2.5%. • Construcción de estaciones de pasajeros y carga • Adquisición del Material Rodante de acuerdo al dimensionamiento del proyecto.
	Principales actividades de operación y mantenimiento	Se realizarán actividades de mantenimiento de la Infraestructura Ferroviaria y del Material Rodante (trenes). La Operación se realizará cuando inicie la explotación del Servicio que brindará el Transporte Ferroviario.
	Monto estimado de inversión	US\$ 3,263.9 millones
	Fuentes de ingresos	Los ingresos se recaudarán a través del cobro de los pasajes hacia los usuarios. Las tarifas se encuentran en evaluación.
	Estado de los estudios del proyecto a la fecha	El Ministerio de Transportes y Comunicaciones ha dispuesto, mediante el Memorándum N° 377-2018-MTC/02, la apertura de una ventana de Inversión de Iniciativas Privadas Cofinanciadas para el desarrollo de este proyecto.
	Complementariedad con otros proyectos de APP o proyectos de inversión pública desarrollados bajo otros mecanismos	El proyecto se interconecta y complementa con la Red Básica del Metro de Lima, la cual a su vez se interconecta con los corredores BRT y de Buses del Sistema Integrado de Transporte Público de Lima y Callao.
	Alineamiento con los planes nacionales, sectoriales, regionales o locales	Este proyecto forma parte de los proyectos interurbanos priorizados en el Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario. En este marco se ha dispuesto la implementación del Ferrocarril Lima - Ica, que a su vez sería componente del futuro mega proyecto de creación del Ferrocarril Costero.





ASPECTOS RELEVANTES A TENER EN CUENTA PARA LA PRESENTACIÓN DE INICIATIVAS PRIVADAS COFINANCIADAS

INICIATIVA PRIVADA COFINACIADA: FERROCARRIL LIMA - ICA PRESENTACIÓN DE PROPUESTAS

Los proponentes presentarán su propuesta en la Mesa de Partes de ProlInversión.

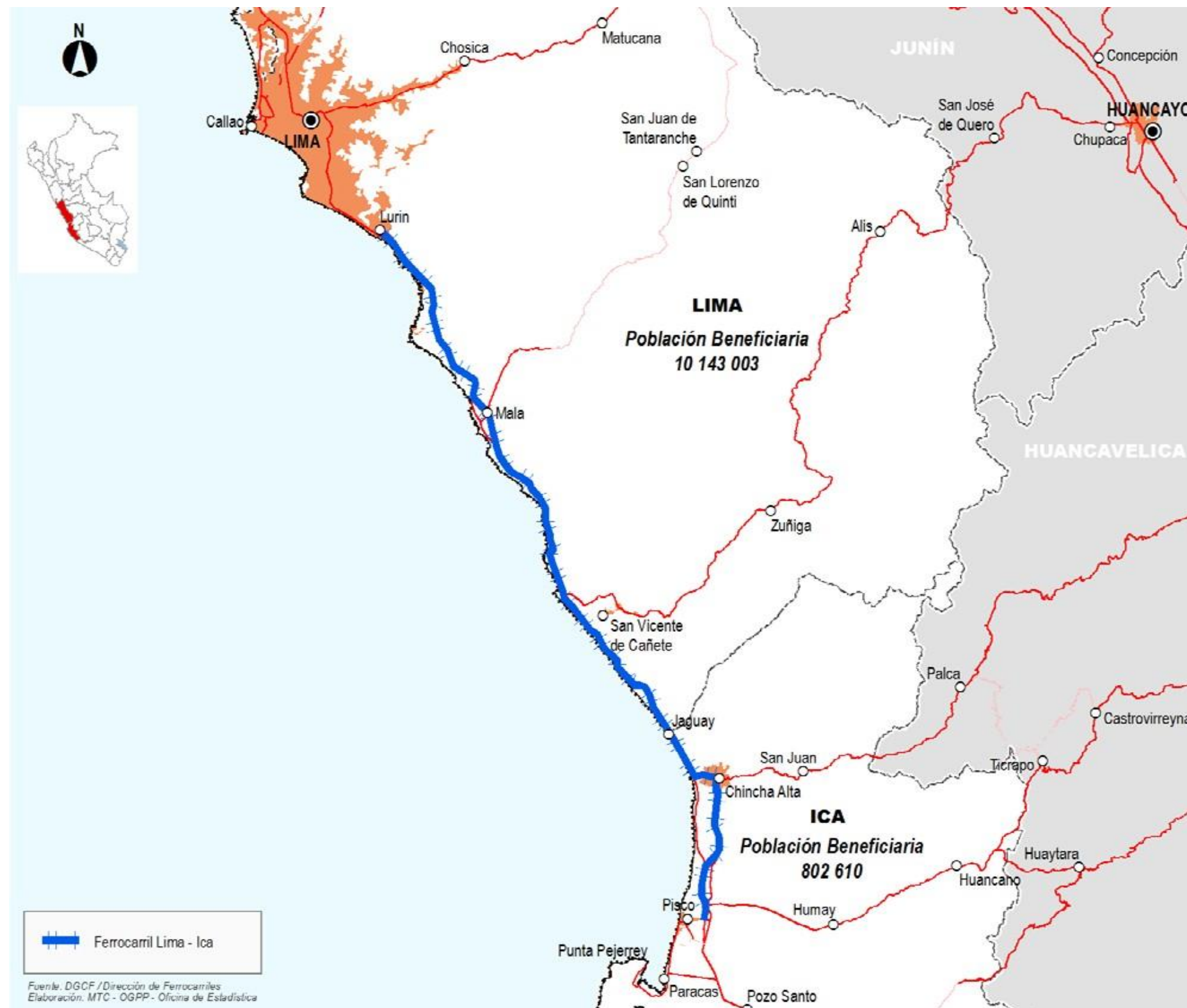
ProlInversión evaluará la capacidad técnica y financiera del proponente de acuerdo a los Lineamientos publicados en su página Web, admitiendo a trámite las propuestas de IPC que cumplan, además, con los requisitos establecidos en el Reglamento DL N° 1362.

En este marco ProlInversión solicitará, al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, emitir su opinión de relevancia al respecto. Las propuestas con opinión favorable, continuarán con el proceso de evaluación, pasando a la fase de formulación (elaboración de los estudios), que conducirá a la declaratoria de interés, apertura al mercado durante un periodo de 3 meses; y posterior adjudicación directa de la concesión al proponente; en caso de no presentarse terceros interesados. Si se presentan terceros interesados, se convoca a un concurso y se procede a seleccionar la mejor propuesta de acuerdo al factor de competencia establecido en las Bases

El proponente original tendrá el derecho a mejorar la propuesta económica; así mismo se le reembolsarán los gastos incurridos en la elaboración de los estudios, en caso que su propuesta no sea aceptada.



NECESIDADES DE INTERVENCIÓN DEL MTC



FERROCARRIL LIMA - ICA*

Provisión de material rodante de última generación para la prestación del servicio de transporte de carga y pasajeros. El trazo del Ferrocarril deberá interconectarse con:

Red Básica del Metro de Lima y Callao.
Plataformas Logísticas.
Terminales Portuarios el Callao.
Terminal Portuario General San Martín – Pisco.

Tendrá una longitud aproximada de 323.70 Km, donde se realizarán aproximadamente 44 Km de túneles y 50 Km de puentes y viaductos elevados y 229.70 Km de superficie aprox., que serán definidos en el estudio de preinversión. El Ferrocarril deberá alcanzar una velocidad máxima de 200 km/h con un tiempo de viajes estimado entre Lima e Ica de 3 horas.

*Conforme a lo indicado en el Decreto Supremo N° 021-2018-MTC



CAPACIDAD PRESUPUESTAL DEL MTC

Capacidad Máxima Presupuestal Anual 1 (S/) ²		
AÑO	Ferrocarril Lima – Ica Inversión (S/)	Tercer Grupo de Aeropuertos Inversión (S/)
2019	-	-
...	-	-
2023	-	-
2024	-	S/ 256,373,865
2025	-	S/ 256,373,865
2026	S/ 1,229,046,813	S/ 256,373,865
2027	S/ 1,229,046,813	S/ 256,373,865
...	S/ 1,229,046,813	S/ 256,373,865
2038	S/ 1,229,046,813	S/ 256,373,865
2039	S/ 1,229,046,813	-
2040	S/ 1,229,046,813	-
TOTAL	S/ 10,520,000,000	S/ 1,950,000,000

- 1, Los montos de cofinanciamiento por parte del Estado solo consideran Remuneración por Inversión (RPI)
2. Montos expresados en Moneda nacional - Soles (incluye IGV)
3. La remuneración de estas anualidades se iniciarán en el año 2026 y concluirán en el año 2040



REQUISITOS MÍNIMOS (REGLAMENTO DL 1362¹)

1. Plazo contractual igual o mayor a 10 años
2. Costo Total de Inversión superior a 15,000 UIT
3. Nombre o razón social del solicitante de la IPC, con indicación de sus generales de ley, acompañando los correspondientes poderes del representante legal.
4. Estados financieros auditados de los últimos 2 años
5. Certificados o constancias emitidas por terceros distintos a la persona jurídica acreditada, que sustenten la capacidad técnica y la experiencia del proponente para el desarrollo de proyectos de similar envergadura.
6. DDJJ de los gastos efectivamente incurridos en la elaboración de la IPC presentada.
7. Propuesta de cláusulas principales del contrato.
8. El modelo económico financiero del proyecto propuesto
9. Descripción del proyecto (Nombre del proyecto, entidad competente, antecedentes, área de influencia, objetivos del proyecto y clasificación del proyecto)
10. Importancia y consistencia del proyecto con las prioridades nacionales, regionales o locales, según corresponda.
11. Diagnóstico sobre la provisión actual de la infraestructura o servicio público (demanda y oferta existente en términos de cobertura y calidad)
12. Evaluación técnica del proyecto (evaluación de alternativas y análisis preliminar para la definición de los Niveles de Servicios esperados)
13. Análisis de la brecha de recursos que sustenta la clasificación del proyecto (ingresos, inversiones y costos de operación y mantenimiento, mecanismo de recuperación de las inversiones propuesto, proyección anual de cofinanciamiento)
14. Análisis de Riesgos preliminar del proyecto (identificación, asignación, mecanismos de mitigación)
15. Plan de implementación del proyecto (identificación de eventuales problemas que pueden retrasar el proyecto)
16. Beneficios sociales del proyecto.

¹ Numerales 77.1 y 77.3 del artículo 77, y el numeral 102.3 del artículo 102 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1362.



CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LAS PROPUESTAS

Admitida a trámite las IPC, se envía el conjunto de las propuestas al Ministerio de Transportes y Comunicaciones para su Opinión de Relevancia, para que dicho Sector en base a los criterios objetivos evalúe cada IPC, en caso de ocurrir la presentación de varias propuestas en relación a una misma necesidad de intervención, aplique los siguientes Parámetros:

PARÁMETRO	CRITERIO DE PRIORIZACIÓN
Nivel de Cofinanciamiento de las inversiones	Propuestas que demanden menor monto de inversión a desembolsar por parte del Estado.
Cofinanciamiento en la operación y mantenimiento de los servicios	Propuestas que conlleven un menor monto a desembolsar por parte del Estado por concepto de operación y mantenimiento de la infraestructura.
El ámbito de intervención, el cual debe limitarse al ámbito indicado en el Decreto Supremo	Se considerarán las intervenciones que beneficien únicamente al cumplimiento de los dispuesto en el DS y las Necesidades de Intervención. Asimismo, para cada proyecto debe presentarse una propuesta independiente que demuestre la generación de beneficios atribuibles a la intervención, así como su sostenibilidad económica y financiera considerando únicamente el ámbito de intervención del proyecto.
Mejora en la prestación del servicio de transporte, en el marco de cierre de brecha	Las intervenciones que implementen una tecnología que optimice los servicios en función a los recursos y que conlleven un mayor acceso para la población. Interoperabilidad con tras infraestructuras y versatilidad del servicio.
Óptima distribución de riesgos en el esquema de APP	Las propuestas que contemplen mecanismos que coadyuben a la mitigación de los riesgos del proyecto para el Estado.



EVALUACIÓN DE LA CAPACIDAD TÉCNICA Y FINANCIERA DEL PROPONENTE

PROINVERSIÓN evalúa y aprueba la capacidad técnica y financiera del proponente, aplicando los **“Lineamientos para la presentación y admisión a trámite de las IPC”** aprobados mediante Acuerdo CD PROINVERSIÓN N° 15-2-2017-DE.

CAPACIDAD TÉCNICA

La capacidad técnica se medirá a través de la presentación de por lo menos 3 experiencias acreditadas en proyectos de similar envergadura.

Debe presentar en copia simple los certificados o constancias emitidos por terceros distintos a la persona jurídica que las acredita.

Estos proyectos deben haber concluido su etapa constructiva y estar en etapa operativa debidamente acreditada.

Se podrá acreditar la capacidad técnica a través de: a) experiencia propia; y, tratándose de consorcios, a través de uno o más de sus integrantes; o, b) experiencia de la empresa vinculada al Proponente (sea matriz o subsidiaria), o a alguno de sus integrantes en caso de consorcio.

CAPACIDAD FINANCIERA

Para medir la capacidad financiera se utilizará la información de los EEFF auditados del último ejercicio disponible.

La capacidad financiera podrá acreditarse directamente, por uno o varios de los integrantes en caso de consorcio o a través de los EEFF de alguna de sus vinculadas.

Una misma empresa no podrá ser considerada como empresa vinculada de dos o más integrantes del consorcio.

Para la evaluación de la capacidad financiera, se tomará en cuenta el orden de recepción de la IPC en mesa de partes de PROINVERSIÓN.

LA EVALUACIÓN DE LA CAPACIDAD TÉCNICA Y FINANCIERA DEL PROPONENTE SERÁ REVISADA EN CASO QUE EL PROPONENTE DECIDA EFECTUAR MODIFICACIONES A LA CONFORMACIÓN DE SU CONSORCIO DESPUÉS DE LA ADMISIÓN A TRÁMITE.





ProInversión

Agencia de Promoción de la Inversión Privada - Perú

FERROCARRIL HUANCAYO HUANCAVELICA

PRESENTACIÓN GENERAL

WWW.PROINVERSION.GOB.PE

ESTACIÓN HUANCAVELICA

ANDÉN DE EMBARQUE



ASPECTOS GENERALES DEL PROYECTO FERRROCARRIL HUANCAYO HUANCAVELICA

MODALIDAD	MECANISMO DE SELECCIÓN	FACTOR DE COMPETENCIA	INVERSIÓN	PLAZO DE CONCESIÓN	ADJUDICACIÓN
INICIATIVA ESTATAL CONCESIÓN COFINANCIADA	CONCURSO DE PROYECTOS INTEGRALES 1	MENOR OFERTA ECONÓMICA (RPI-Obras, RPI-MR 2 y RPMO 3)	US\$ 226.9 MILLONES SIN IGV	30 AÑOS	I SEM 2019

- 1** Diseño, financiamiento, construcción - mejoramiento, adquisición de material rodante, operación y mantenimiento y transferencia al concedente al final del plazo de la concesión.
- 2** Retribución por inversión en Obras y en Material Rodante.
- 3** Retribución por mantenimiento y operación.

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO



Elaboración de
Estudios definitivos y
certificación ambiental



Renovación de
La vía existente



Reacondicionamiento de
estaciones y paraderos



Adquisición de
Material rodante



Operación y
mantenimiento



PLAZOS DEL CONCURSO

- El plazo para presentar el sobre N° 1 (Credenciales de Precalificación) estará abierto hasta el mes de junio de 2019
- La presentación de los sobres N° 2 y N° 3 y adjudicación de la Buena Pro, está prevista para el mes de julio de 2019.

En este contexto, se invita a los potenciales postores a presentar el Sobre número 1 conteniendo las credenciales de precalificación. Para tal efecto las partes interesadas deberán acreditar el abono del derecho de participación, de acuerdo con lo señalado en la Convocatoria, la cual se puede consultar **aquí**. De esta manera, también obtendrán el acceso a la Sala de Datos Virtual, a fin de consultar los estudios técnicos del proyecto. El Sobre número 1, deberá ser presentado en la Mesa de partes de ProInversión y deberá estar dirigido a Hernán Castañeda, Director del Proyecto.

Posteriormente, los postores pre seleccionados podrán presentar los Sobres N° 2 y N° 3 conteniendo la Propuesta Técnica y la Propuesta Económica respectivamente. En esta perspectiva PROINVERSION ha publicado la documentación requerida en la sección de documentos relevantes que se puede ver a continuación:

DOCUMENTOS RELEVANTES PARA EL CONCURSO



Convocatoria



TUO
Bases del Concurso



Sétimo Proyecto
de Contrato



Teaser
proyecto



Memoria
informativa



Circulares



Infografía



Otros documentos
del proceso

CARACTERÍSTICAS DE DISEÑO:

Carga máxima por eje: 20 ton.

Velocidad máxima de diseño: 96 km/h pasajeros, 64 km/h carga



- Sustitución de los rieles de la vía principal.
- Sustitución de los durmientes de madera por durmientes de concreto.
- Sustitución de los aparatos de cambio de vía.
- Aprovechamiento de balasto existente y colocación de nuevo balasto.



- Reemplazo de los puentes por nuevas estructuras (Cooper E-80).
- Ampliación de los gálivos de los túneles.



- Construcción del sistema de drenaje longitudinal y mejora del sistema de drenaje transversal.
- Protección y estabilización de taludes, y defensas ribereñas.



- Rehabilitación y mejora del Sistema de Telecomunicaciones.
- Señalización en la vía.
- Implementación del Centro de Control de Operaciones.



- Remodelación del Patio Taller Chilca, para el nuevo Material Rodante.



ALCANCE DEL PROYECTO

CAMBIOS RELEVANTES

2015
CONVOCATORIA

REHABILITACIÓN
CAPEX sin IGV: US\$ 204 MM

En el marco del DU N° 12-2005, el proyecto se encontraba exonerado del SNIP, bajo el esquema de rehabilitación

Rehabilitación: Ejecución de las obras necesarias para devolver a la infraestructura ferroviaria sus características geométricas y portantes originales.

2016
EL CONCEDENTE solicitó elevar la capacidad portante de la vía FHH de 15 a 20 ton/eje

MEJORAMIENTO
CAPEX sin IGV: US\$ 226 MM

Inclusión en Invierte.Pe, en esquema de Mejoramiento

Mejoramiento: Introducción de modificaciones en las características originales de la vía férrea, para aumentar su capacidad o incrementar las condiciones de seguridad y confort de los usuarios.

2019
Adjudicación de buena pro del FHH

Característica	Condiciones actuales	REHABILITACIÓN	MEJORAMIENTO
Taludes	Sin obras de protección.	Protección con enrocados, escolleras adosadas o muros de gaviones.	Protección con enrocados, escolleras adosadas o muros de gaviones.
Vía • Cap. Portante • Durmientes • Rieles • Balasto	Limitada a 13 ton/eje Sin uniformidad (de concreto y de madera) Sin uniformidad (de 70, 75 y 80 lb/yd) Malas condiciones por falta de drenaje	Eleva a 15 ton/eje Uniformiza a durmientes de concreto Uniformiza a 80 lb/yd Sustitución de balasto	Eleva a 20 ton/eje Uniformiza a durmientes de concreto Uniformiza a rieles de perfil 49 S (99 lb/yd) Sustitución de balasto
Drenaje • Longitudinal • Transversales	No existe Malas condiciones, obstruídas o desaparecidas	Se construyen (cunetas y zanjas de coronación) Se rehabilitan alcantarillas existentes y construyen nuevas	Se construyen (cunetas y zanjas de coronación) Se rehabilitan alcantarillas existentes y construyen nuevas
Túneles (38)	De gálibo estrecho que data de la operación en trocha angosta (0.914m).	Intervenciones sólo para asegurar hastiales y/o bóvedas en condiciones no seguras.	Se amplían a gálibo de Reglamento Nacional de Ferrocarriles, con aseguramiento en hastiales y bóveda.
Puentes (15)	Datan de 1926 (inicio del FHH). Su estructura metálica fue pulida y pintada en obras de rehabilitación de 2006.	Nuevos. Diseño en sistema de cargas COOPER E80.	Nuevos. Diseño en sistema de cargas COOPER E80.



ALCANCE DEL PROYECTO

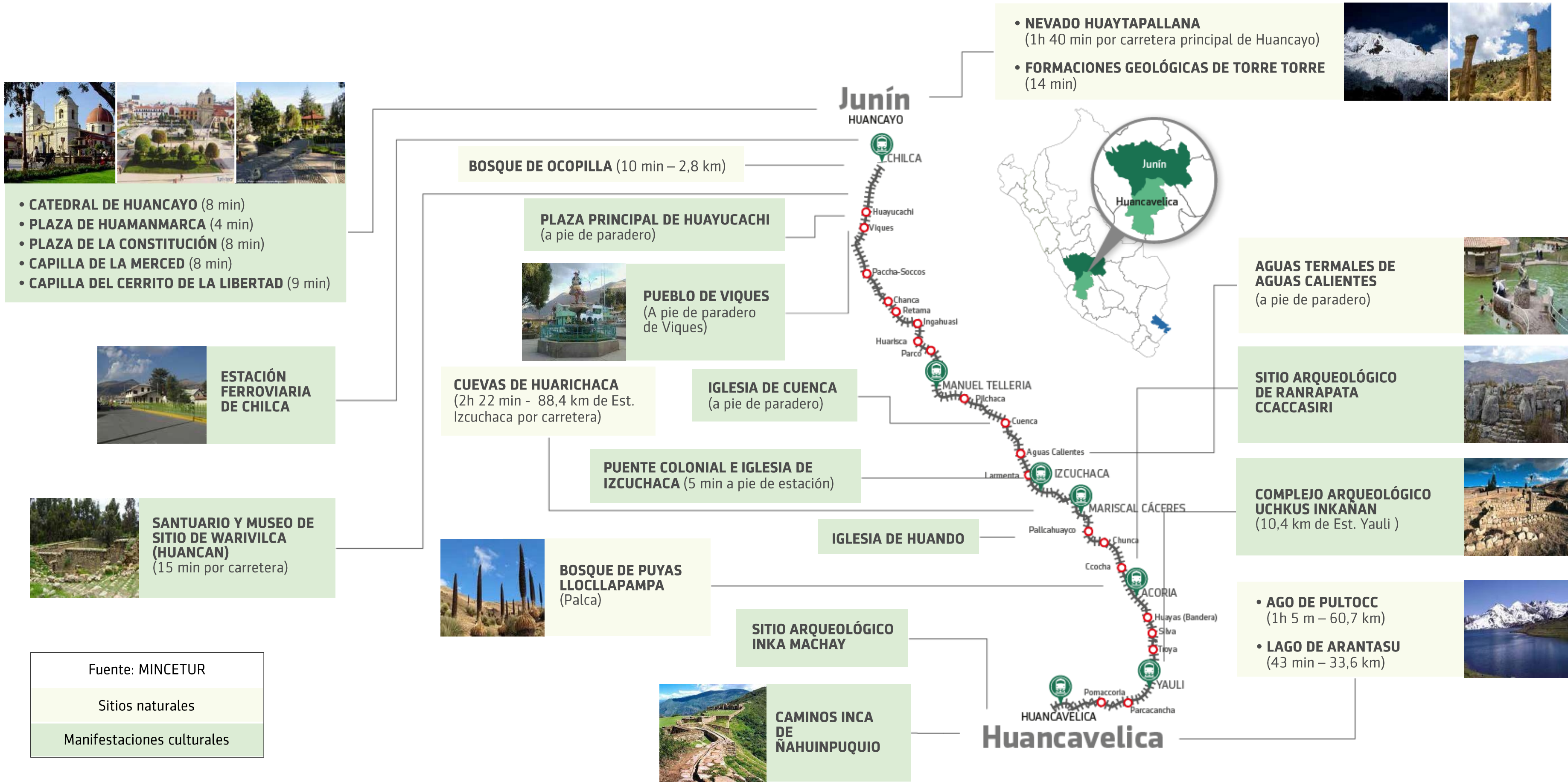
CAMBIOS RELEVANTES

Característica	Condiciones actuales	Proyecto en ESQ. REHABILITACIÓN	Proyecto en ESQ. MEJORAMIENTO
Estaciones (7)	Conservadas.	Mejora condiciones de accesibilidad y de confort de pasajeros.	Mejora condiciones de accesibilidad y de confort de pasajeros.
Paraderos (20)	19 conservados. 1 paradero (Ccocha) destruido por huaycos.	Mejora condiciones de accesibilidad y de confort de pasajeros, y se restituye el paradero Ccocha (PK 88+060)	Mejora condiciones de accesibilidad y de confort de pasajeros, y se restituye el paradero Ccocha (PK 88+060)
Señalización	Vía radio. La conducción es marcha a la vista por radio, con ocupación de un vehículo entre estación y estación.	Se rehabilita el sistema existente y se da mantenimiento a la señalética.	Se implementa sistema de señalización, seguridad y comunicaciones moderno, que incluye al Centro de Control de Operaciones (CCO).
Seguridad	Sólo existe un vallado en el primer tramo de la vía hasta la Estación Chilca (primera estación).	Intervenciones sólo para asegurar hastiales y/o bóvedas en condiciones no seguras.	Se amplían a gálibo de Reglamento Nacional de Ferrocarriles, con aseguramiento en hastiales y bóveda.
Patio Taller Chilca	Limitado a reparaciones menores, sin piezas de repuesto para reparaciones inmediatas.	Se moderniza acorde a necesidades del nuevo material rodante.	Se moderniza acorde a necesidades del nuevo material rodante.
Material Rodante	1 Locomotora con operación limitada. 2 autovagones con operación limitada. - Otros en estado de obsolescencia.	Reparación de 2 Locomotoras y rehabilitación de 2 autovagones Adquisición de nuevo material rodante: 5 Automotores DMU 8 Coches de pasajeros 5 Bodegas de mercancías	Adquisición de nuevo material rodante: 5 Automotores DMU 2 Locomotas 3 Coches de pasajeros 5 Bodegas de mercancías
Mantenimiento de vía y MR	Sólo correctivo.	Preventivo y correctivo.	Preventivo y correctivo.
Operación - Circulaciones - Tiempo por sentido	1 circulación interdiaria. - Poco fiable, entorno a las 4.5 – 5 horas.	8 de ida y vuelta por día (6 con DMU, 1 con Tren de pasajeros y 1 con Tren Mixto). - Entre las 2h 42min y 3h 50min, dependiendo del tipo de expedición (directa o con parada en estaciones y paraderos).	7 de ida y vuelta por día (6 con DMU y 1 con Tren Mixto). - Entre las 2h 42min y 3h 50min, dependiendo del tipo de expedición (directa o con parada en estaciones y paraderos).



POTENCIALIDADES EN EL FHH

POTENCIAL TURÍSTICO DE LA ZONA DE INFLUENCIA DIRECTA





ProInversión

Agencia de Promoción de la Inversión Privada - Perú

Síguenos:



ProInversión Perú

MARIA TERESA VILLENA RAMÍREZ

Consejera Económico Comercial

Directora de la Oficina Comercial del Perú en México

d. Av. Paseo de la Reforma 115, Piso 4 - Oficina 437-439

Colonia Lomas de Chapultepec Del. Miguel Hidalgo, CDMX

t. +52 (55) 80000152 +52 1(55) 3466 0788

e. mvillena@mincetur.gob.pe

JORGE VALVERDE CAMÁN

Especialista en Inversiones

ProInversión

d. Av. Canaval Moreyra 150, San Isidro

t. (51-1) 200 1200 anexo 1384

e. jvalverde@proinversion.gob.pe

WWW.PROINVERSION.GOB.PE

WWW.PROINVERSION.GOB.PE/FHH

WWW.PROINVERSION.GOB.PE/IPCTRANSPORTES