

Sectores y Empresas

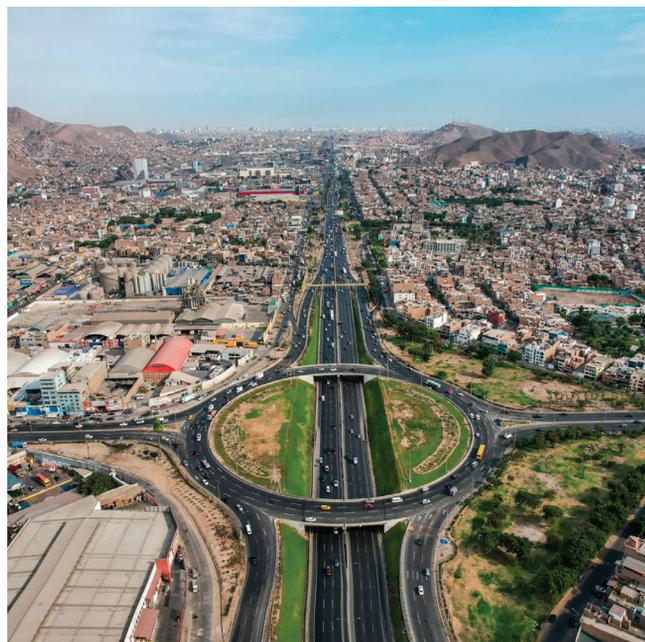
INFRAESTRUCTURA

Nuevos obstáculos de una eterna espera

La burocracia y los desencuentros entre el MTC y el concesionario están impidiendo un firme avance del Anillo Vial Periférico, adjudicado en 2024, tras una década de espera.

Demoras en la aprobación de documentos iniciales y presupuestos asociados al Plan de Recuperación Predial tienen hoy entrampados a diversos procesos clave del Anillo Vial Periférico, el proyecto vial más grande adjudicado en la última década bajo la modalidad de Asociación Público Privada (APP).

Distintas fuentes con conocimiento directo del caso detallaron a SEMANA económica las demoras y trabas surgidas en el último tiempo en los pasillos del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). El sector, por ejemplo, aún no aprueba los tres presupuestos trimestrales asociados al Plan de Recuperación Predial presentados por el concesionario —el consorcio español integrado por Cintra, Acciona y Sacyr—, debido a una serie de observaciones que han generado desacuerdos entre ambas partes. “Han observado los sueldos de la plana gerencial [del concesionario]. El MTC pide que sean establecidos bajo un estudio de mercado”, cuenta un funcionario enterado de las observaciones, que pidió guardar reserva de



Andina

su identidad por temas de confidencialidad.

Sin la aprobación de estos presupuestos, el consorcio no puede presentar las facturas correspondientes para que el MTC reembolse los gastos. “El concedente está gestionando su cierre financiero y este antecedente es negativo frente al banco”, agrega la fuente antes citada. Al ser consultado sobre este asunto, Héctor René Rodríguez, gerente de Desarrollo de Cintra, se limitó a afirmar que el concesionario “espera que los presupuestos sean aprobados en estos días”.

Desde hace tres meses, el concesionario espera que el MTC autorice el uso de US\$150 millones para la recuperación predial

Este, sin embargo, no es el único factor de discordia. De acuerdo con la información a la que accedió esta revista, desde hace tres meses el concesionario está a la espera de que el MTC autorice el uso de los US\$150 millones que tiene disponibles para iniciar la recuperación y reasentamiento de predios. Se trata de un punto crítico del proyecto, ya que el plan de liberación predial para la construcción del Anillo Vial Periférico incluye más de 2,465 viviendas y 528 vías, según ProInversión. “El MTC debe darnos la aprobación para gastar ese presupuesto que está atascado”, reconoce Rodríguez.

Anillo Vial Periférico - Autopista de 34.8 km

El proyecto requiere la liberación de aproximadamente 2,465 predios

Tramo 1 — 8.7 km

Desde el Óvalo 200 Millas (Callao) hasta la Panamericana Norte

Tramo 2 — 15.1 km

Desde la Panamericana Norte hasta la Av. Ramiro Prialé

Tramo 3 — 11 km

Desde la Av. Ramiro Prialé hasta la Av. Circunvalación.



Línea de tiempo

Fuente: ProInversión

30 dic, 2023
Declaratoria de interés.

4 abr, 2024
Adjudicación del proyecto al postor único, el consorcio Cintra, Acciona y Sacyr.

12 nov
Firma del contrato de concesión por 30 años.



El Plan de Ejecución BIM (PEB preliminar de diseño), presentado en marzo por el consorcio español, tampoco ha recibido la aprobación del MTC. Y la aprobación del PEB es crucial, al representar un requisito indispensable para que Ositran pueda revisar los estudios parciales de ingeniería del Tramo 1 del proyecto, presentados por el concesionario el 9 de mayo, según el regulador. De acuerdo con el contrato de concesión, Ositran tiene un plazo de 30 días hábiles para su revisión, por lo que el tiempo apremia.

El Anillo Vial Periférico es la primera APP cuyo contrato exige el uso de la metodología *Building Information Modeling* (BIM) en todo el ciclo del proyecto. “[El PEB] establece el flujo de trabajo. Sin este, el proyecto perdería fuerza”, explica el director ejecutivo del Comité BIM de CAPECO, Germán Elera.

Las observaciones del MTC al PEB sugieren un desconocimiento de la metodología BIM, lo que ha generado tensiones entre ambas partes. Un ejemplo de ello es la exigencia del MTC de que los diseños sean realizados por profesionales colegiados. Ello a pesar de que la ISO 19650 —norma internacional para el uso de BIM— y la Guía Nacional BIM no lo exijan. “Ingenieros con 15 años de experiencia que construyeron anillos periféricos en Europa tienen toda la capacidad de trabajar en el proyecto”, cuestiona Elera.

Consultado sobre las observaciones al PEB, el consorcio español manifestó a SEMANAeconómica que confía que “en el breve plazo se apruebe y pueda continuar con el avance del proyecto”. Esta revista también se comunicó con el MTC para consignar su posición respecto al tema. Al cierre de esta edición, no hubo respuesta. (EAA) ■

MINERÍA

ALPAYANA IRÁ POR MÁS

La reciente adquisición del 93,82% de las acciones de la canadiense Sierra Metals no será la última movida de la minera peruana Alpayana. Además de buscar hacerse del porcentaje restante de Sierra Metals para deslistarla de las bolsas de Toronto y Lima, Alpayana seguirá de compras con el objetivo de continuar elevando su capacidad total de producción. “Hay

un potencial para adquirir proyectos *greenfield*, que estén en una etapa temprana”, advierte el director de Inversiones de InValor, Daniel Mérida

Entre las más recientes adquisiciones de Alpayana están la compra de la mina Iscaycruz a Glencore (2022), de Morococha a Pan American Silver (2023) y del Proyecto Ariana a Southern Peaks Mining (2025). Ahora, con la incorporación de Sierra Metals, su portafolio suma seis operaciones activas y una visión clara: crecer median-

te adquisiciones. “Alpayana tiene un *pipeline* de compras interesante aún por desarrollar”, adelanta a SEMANAeconómica una fuente cercana a la estrategia de la firma, sin autorización para declarar.

Consultada por esta revista, la compañía sostuvo que su visión es convertirse “en el grupo minero referente en la región”. El *deal* de Sierra Metals, cerrado el último 23 de mayo, tras culminar la oferta pública de adquisición (OPA) con un precio final de 1,15 dólares canadienses por acción, refuerza dicho objetivo. Y es que le permitirá a Alpayana aumentar significativamente su volumen de producción

e incorporar nuevos metales a su portafolio.

La mina Yauricocha (Lima) produce plata, cobre, plomo, zinc y oro. Este último no formaba parte de los activos de Alpayana, por lo que ampliará su producción aurífera a niveles que duplicarían los de otras

polimetálicas como Volcan. “Si sumamos lo producido por Sierra Metals y Alpayana en 2024, la compañía se posiciona a la par de jugadores clave como Volcan, tanto en ingresos como en volumen de producción. Está emergiendo una nueva gran polimetálica”, afirma el gerente de Mercado de Capitales de Kallpa SAB, Ricardo Carrión.

El mayor potencial de competencia con un operador polimetálico como Volcan estaría en el cobre. Al cierre de 2024, la producción conjunta y consolidada de cobre de Alpayana y Sierra Metals alcanzó las 45,094 toneladas. Una cifra muy superior a las 3,600 toneladas reportadas

por Volcan.

Como parte del camino de crecimiento de Alpayana, el *deal* de Sierra Metals supone también el inicio de una nueva etapa de internacionalización. Además de asumir el control de la mina Yauricocha, la transacción incluye el control de la mina Bolívar en México, que constituiría la primera incursión del grupo peruano fuera del país y una vía para diversificar geográficamente su portafolio de operaciones.

Tras sortear las dificultades surgidas en el proceso de compra de Sierra Metals, que incluyeron sendos rechazos a la primera y a la segunda oferta de precio por acción, los pasos más inmediatos de Alpayana apuntarían a lanzar en los próximos tres meses una nueva OPA. Ahora, por las acciones de Corona, subsidiaria peruana de Sierra Metals. (AÑO)

Alpayana buscará hacerse del porcentaje restante de acciones de Sierra Metals y deslistarla en Toronto y Lima

Fotomontaje

