
Newsletter Infraestructura

Newsletter

2º trimestre 2020



La colaboración público-privada como instrumento adecuado para el desarrollo de las infraestructuras.

Novedades jurídicas relevantes

Chile

- Concesiones hospitalarias confirmadas

España

- Reequilibrio de las concesiones con ocasión del *COVID-19*
- Nuevo régimen de autorización de inversiones extranjeras directas

México

- Criterios ESG en las Políticas de Inversión en Fondos de Capital Riesgo de FONADIN

Perú

- Contratos G2G con Reino Unido y con Francia

Portugal

- Reequilibrio financiero de los contratos con el Estado y los contratos de colaboración público-privada en el contexto del *COVID-19*
- Derogación de la reformulación del régimen del Código de Contratación Pública y de la intervención del Estado en las APP aprobado en diciembre de 2019

Casos y Operaciones



La colaboración público-privada como instrumento adecuado para el desarrollo de las infraestructuras

Frente a las fórmulas tradicionales de contratación de grandes obras públicas, la colaboración público-privada es un mecanismo de cooperación y colaboración entre quien tiene la capacidad (competencia) para decidir la promoción y puesta en marcha de una infraestructura y quien tiene la capacidad (experiencia) para su desarrollo y ejecución, que bien podría articularse a través de fórmulas de contratación vinculadas al concepto ya clásico de la concesión.

Existen desde hace tiempo en Latam, Portugal y España soluciones legales donde los riesgos que todo proyecto de infraestructura conlleva sean atribuidos y asignados a las diferentes partes involucradas conforme a sus respectivas capacidades de organización y gestión.

No hay más que revisar la evolución desde los años 90 de países como Chile, Colombia, Perú, México, Portugal o España para coincidir en el resultado realmente satisfactorio que ha existido en la ejecución de relevantes infraestructuras mediante la aplicación de fórmulas con intervención del sector privado. Y esta presencia de determinados colaboradores con las diferentes administraciones públicas competentes no impide, en ningún caso, que la finalidad última de estas fórmulas sea la de proteger y garantizar el interés público.

No parecen existir dudas de que las inversiones en infraestructuras, basadas en necesidades reales de la población, constituyen un elemento válido para la creación de prosperidad y bienestar en los países donde se impulsan, e incentivan el progreso de las zonas con mayor desventaja en cuanto al desarrollo económico. El nivel de recursos económicos que demandan estos proyectos, en la medida en que provienen de fondos públicos, exige una regulación clara en la definición del alcance de las responsabilidades de las diferentes partes implicadas en el desarrollo de una infraestructura.

La vinculación entre la identificación de los riesgos derivados de la ejecución de una infraestructura y su regulación legal en cada país constituye un elemento de conocimiento que se considera muy relevante, y sirve para apoyar de forma activa en el análisis global de la inversión. O dicho de otra manera, el análisis legal de una inversión en infraestructura constituye un elemento fundamental en la valoración e identificación del conjunto de ciertos riesgos que proyectos a tan largo plazo exigen analizar.

Reflexiones alrededor de las consecuencias a estas preguntas, ¿cómo se regulan y qué soluciones ofrecen los diferentes ordenamientos jurídicos a situaciones que pueden surgir en el desarrollo de una infraestructura con una duración del contrato de 40 años?, ¿cuáles son las consecuencias legales y contractuales de una crisis como la de 2007 o la actual derivada del COVID-19?, aconsejan disponer de un asesoramiento legal imprescindible.



La seguridad jurídica es una de las reiteradas demandas que los actores interesados en esta actividad económica manifiestan en cada momento. La certidumbre sobre la distribución razonable de los riesgos y una regulación adecuada de las consecuencias legales en situaciones especialmente complejas durante la vida del contrato constituyen elementos imprescindibles para garantizar la presencia de actores que colaborarán con los poderes públicos en la promoción y consolidación de las infraestructuras.

En la actualidad, en cuanto al panorama de sostenibilidad, los proyectos de infraestructura enfrentan claros desafíos globales a nivel ambiental y social, que van desde el cambio climático hasta el agotamiento de los recursos naturales y la desigualdad social.

En este contexto, dentro de las ventajas que ofrece este mecanismo de colaboración, las partes deben identificar oportunamente los posibles riesgos e impactos ambientales, sociales y de gobernanza, permitiendo implementar estrategias apropiadas para abordarlos y gestionarlos en las distintas etapas de maduración de los mismos, con base en los Criterios de Gestión Ambiental, Social y de Gobernanza (por sus siglas en español “Criterios ASG”), logrando con ello el desarrollo sostenible del respectivo sector de infraestructura.

Creemos que solo estructuras consolidadas del conocimiento legal y jurídico en la interpretación de los riesgos de las inversiones en infraestructuras pueden ayudar a los diferentes actores a culminar con éxito o bien su promoción o bien su desarrollo y ejecución.

A ello estamos dedicando desde hace muchos años importantes recursos a nuestro alcance, y aceptamos el reto de resultar fiables colaboradores con aquellas administraciones o inversores que decidan aventurarse por el interesante mundo de las infraestructuras.

Novedades jurídicas relevantes

Chile

Concesiones hospitalarias confirmadas

El sistema de concesión de obras públicas está contenido en el DFL No. 164 de 1991, y se ha mantenido prácticamente inalterado hasta la actualidad. Este sistema de concesiones ha sido el principal motor de ejecución de políticas públicas en Chile, particularmente en el ámbito de la infraestructura hospitalaria.



Dentro de la agenda de concesiones 2019-2023 del Gobierno de Chile se han confirmado una serie de nuevas concesiones hospitalarias que seguirán su trámite este año¹. Entre ellas se encuentran: (i) la concesión Red Maule, por tres recintos médicos en la Región del Maule por un presupuesto de USD 244 MM² y una fecha de recepción de ofertas técnicas y económicas a partir de agosto de 2020; (ii) un recinto médico en Buin, Región Metropolitana, por un presupuesto de USD 120 MM y fecha de recepción de ofertas técnicas y económicas entre julio y agosto de 2020³; (iii) cuatro recintos médicos en la Región de Bío Bío por un presupuesto de USD 360 MM y fecha de recepción de ofertas en el segundo semestre del año 2020⁴; (iv) un recinto médico en la Región de Coquimbo, comuna de Coquimbo, por un presupuesto de USD 300 MM y fecha de recepción de ofertas en el segundo semestre del año 2020⁵; (v) recinto médico en la Región de Coquimbo, comuna de La Serena, por un presupuesto de USD 300 MM y fecha de recepción de llamado a licitación el cuarto cuatrimestre de 2020, con fecha de recepción de ofertas en 2021⁶; y (vi) al menos cuatro recintos hospitalarios adicionales durante los años 2021 y 2022⁷.

Estas concesiones han sido confirmadas en el marco de un período de incertidumbre tras las manifestaciones sociales de octubre de 2019. En la actualidad, el plan de inversiones previsto para 2020 contempla 11 proyectos por USD 2516 MM, mientras que el cronograma de 2021 considera 14 proyectos por USD 2652 MM⁸.

España

Reequilibrio económico-financiero de las concesiones con ocasión del COVID-19

Entre las medidas extraordinarias aprobadas por el Gobierno de España con ocasión del COVID-19 se encuentra el art. 34.4 del Real Decreto-ley 8/2020 que concede un derecho al reequilibrio económico-financiero -consistente en una ampliación del plazo de duración

¹ Todas las fechas indicadas a continuación surgen de la página web de la Dirección General de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas del Gobierno de Chile y deberá ser confirmada.

² http://www.concesiones.cl/proyectos/Paginas/detalle_adjudicacion.aspx?item=212

³ http://www.concesiones.cl/proyectos/Paginas/detalle_adjudicacion.aspx?item=214

⁴ http://www.concesiones.cl/proyectos/Paginas/detalle_adjudicacion.aspx?item=213

⁵ http://www.concesiones.cl/proyectos/Paginas/detalle_adjudicacion.aspx?item=219

⁶ http://www.concesiones.cl/proyectos/Paginas/detalle_adjudicacion.aspx?item=221

⁷ http://www.concesiones.cl/proyectos/Paginas/AgendaConcesiones2018_2022.aspx

⁸ <https://www.latercera.com/pulso/noticia/mop-ajusta-cartera-de-concesiones-y-modifica-cronograma-de-proyectos-hospitalarios/ENHE3XYLWVG7RNQCU4WYRW3JP4/>



de la concesión o la modificación de sus cláusulas económicas- a los titulares de concesiones de obras y servicios en aquellos casos en los que se aprecie su imposibilidad de ejecución como consecuencia de la situación creada a consecuencia de las medidas adoptadas. El reequilibrio compensará a los concesionarios por la pérdida de ingresos y el incremento de los costes soportados, si se acredita no sólo la pérdida de ingresos y el incremento de costes, sino también y, sobre todo, la imposibilidad de ejecución del contrato. Corresponde al órgano de contratación apreciar estos elementos.

Habrá que analizar en cada caso si la situación generada por las medidas del estado de alarma puede subsumirse en el régimen del art. 34.4 RDL 8/2020 en la medida que la ejecución del contrato de concesión haya devenido imposible. Si no fuera así, se deberá atender a las reglas generales de distribución del riesgo y ventura, los elementos que inciden en tal distribución y sus consecuencias conforme a la legislación aplicable a la concesión. De esta forma y en términos generales, en la medida en que se pudiera acreditar una ruptura sustancial del equilibrio económico de la concesión y descartada la figura de la modificación del contrato, la sociedad concesionaria podría acudir a otros elementos (como la fuerza mayor o la teoría del riesgo imprevisible) para solicitar a la administración concedente la correspondiente compensación a través del restablecimiento del equilibrio económico de la concesión.

No obstante, para determinadas concesiones estatales (concesiones para la construcción, conservación y explotación de autopistas de peaje; concesiones para la conservación y explotación de las autovías de primera generación; y concesiones de las áreas de servicios de la Red de Carreteras del Estado) el RDL 26/2020 ha establecido un régimen especial de reequilibrio que únicamente resultará aplicable para aquellas concesiones cuyo margen bruto de explotación durante la vigencia del estado de alarma haya sido negativo, pero sin tener en cuenta amortizaciones ni provisiones. Para estas concesiones, el derecho al reequilibrio del contrato no podrá fundarse en las normas generales sobre daños por fuerza mayor o sobre restablecimiento del equilibrio económico que, en su caso, pudieran ser aplicables al contrato.

A estos efectos, deberá realizarse un análisis específico caso a caso del contrato afectado, sus cláusulas, pliegos y demás normativa aplicable, y de los efectos de la crisis del *COVID-19* en el equilibrio concesional.

Nuevo régimen de autorización de “inversiones extranjeras directas”

Tras las modificaciones legales aprobadas con ocasión del *COVID-19* pero con vocación de permanencia en este caso tras la crisis sanitaria, es necesario llevar a cabo un estudio previo para verificar el régimen de aplicación antes de acometer cualquier inversión en sociedades españolas puesto que las “inversiones extranjeras directas”, tal y como se



definen en la norma, están ahora sujetas a autorización previa si se dan determinados elementos.

Conforme a la nueva regulación, es “inversión extranjera directa” aquella inversión en la que concurran estas dos circunstancias:

- Realizada por un no residente en la UE o en países de la EFTA (Islandia, Liechtenstein, Noruega y Suiza), o por un residente en la UE / EFTA cuya titularidad real pertenezca a un no residente; y
- Cuando el inversor pase a ostentar un participación igual o superior al 10% del capital de una sociedad española o, cuando como consecuencia de la operación, participe de forma efectiva en la gestión o el control de la sociedad.

La inversión extranjera directa se somete a autorización en cualquiera de estos dos escenarios:

- La inversión afecta a los sectores del orden público, la seguridad pública y la salud pública, entre los que se encuentran, entre otras, las infraestructuras críticas.
- El inversor (i) está controlado por el gobierno de un tercer país, (ii) participa en sectores que afectan al orden público, la seguridad pública o la salud pública de otro Estado miembro de la UE, o (iii) ha sido objeto de un procedimiento, administrativo o judicial, en otro Estado por ejercer actividades delictivas o ilegales.

La regulación de las inversiones exteriores en España resulta ahora más compleja, por lo que es preciso obtener asesoramiento legal para determinar si la operación queda sujeta a autorización o si deben cumplirse otros requisitos adicionales. Este asesoramiento resulta crucial si tenemos en cuenta que la ausencia de la preceptiva autorización conlleva, entre otras consecuencias, que la inversión carecerá de validez y efectos jurídicos, así como la imposición de multas de elevada cuantía.

Ver más detalle en el Legal Flash sobre [Inversión extranjera en España: cuestiones clave.](#)

México

Criterios ASG (ESG) en las Políticas de Inversión en Fondos de Capital Riesgo de FONADIN

En México el Fondo Nacional de Infraestructura (“FONADIN”), Fideicomiso de Administración y Fuente de Pago, mediante el cual el Gobierno Federal impulsa el desarrollo de infraestructura en los sectores de comunicaciones, transporte, agua, medio ambiente y turismo, actualmente ha modificado sus Políticas de Inversión en Fondos de



Capital de Riesgo, con la intención de incluir criterios de sostenibilidad ambientales, sociales y de gobernanza (ASG o ESG por las siglas en inglés de “Environmental, Social and Governance”) así como su adecuación para el manejo de conflictos de intereses y actualización de estándares en el manejo de fondos.

Conforme con dicha modificación de las políticas, en fechas recientes el Gobierno Federal a través del FONADIN promueve la implementación de un Plan de Acción Ambiental, Social y de Gobernanza.

Finalmente, en fechas recientes, el FONADIN formalizó un convenio de colaboración con la Asociación Mexicana de Capital Privado A.C., asociación de carácter civil cuyo objeto es el fomento al desarrollo de la industria de capital privado y capital emprendedor en México. La finalidad de dicho convenio es la formación de una alianza estratégica relevante en el sector que permita fomentar iniciativas globales que impulsen el desarrollo sostenible en México.

Perú

Contratos G2G con el Reino Unido y con Francia

En el mes de junio de 2020 el Reino Unido fue seleccionado por el gobierno de Perú para suscribir un convenio gobierno a gobierno (G2G) con la finalidad de brindar asistencia técnica en la ejecución de grandes obras de prevención y reconstrucción en las zonas que fueron afectadas por el Fenómeno de El Niño Costero el año 2017 en el norte del país. Estas obras son administradas por la Autoridad para la Reconstrucción con Cambios (ARCC).

Dentro de las principales obligaciones del Reino Unido bajo el convenio G2G se encuentran:

- Brindar asistencia técnica en Gestión del Programa (PMO), a través de una oficina que trabajará de la mano con la oficina PMO de la ARCC.
- Brindar asistencia técnica especializada en el diagnóstico y mejora de todos los estudios y planes operacionales existentes.
- Se realizarán las contrataciones para la provisión de bienes y servicios, elaboración de expedientes técnicos y la ejecución de obras.
- Se implementarán estrategias de desarrollo de capacidades para todos los niveles de gobierno involucrados en la implementación de las intervenciones consideradas en el convenio.



CUATRECASAS

En los próximos dos años se prevé invertir aproximadamente S/. 7,000 MM, (aproximadamente USD 2,100 MM). Entre los proyectos contemplados dentro de la Reconstrucción con Cambios se encuentran los siguientes⁹:

Sector	Detalle	Regiones
SALUD	 15 establecimientos de salud	Piura, Lambayeque, La Libertad, Áncash, Lima
EDUCACIÓN	 74 instituciones educativas	Tumbes, Piura, Lambayeque, La Libertad, Áncash, Lima, Cajamarca y Huancavelica
URBANO	 7 drenajes pluviales	Tumbes, Piura, Lambayeque y La Libertad
TRATAMIENTO DE RÍOS Y QUEBRADAS	 17 ríos 5 quebradas	Tumbes, Piura, Lambayeque, La Libertad, Áncash, Lima e Ica

Del mismo modo, en materia de infraestructura sanitaria, el Gobierno Peruano suscribió con el Gobierno de Francia un convenio G2G para el mejoramiento y/o ampliación de los servicios de salud de los hospitales Antonio Lorena en la ciudad del Cusco y el hospital Sergio Bernales de la ciudad de Lima. Bajo este convenio se invertirá un aproximado de S/ 19.5 millones (aproximadamente USD 5.8 MM) para que las empresas Egis Batiments International y AP-HP International, designadas por el Gobierno francés, ejecuten las obras correspondientes.

Reactivación de proyectos de infraestructura

El Gobierno Peruano viene tomando medidas para la reactivación de la economía en el contexto del COVID-19. Entre otras medidas, el Gobierno emitió el Decreto de Urgencia No. 070-2020 mediante el cual autorizó la transferencia de casi S/.4,000 MM (aproximadamente USD 1,200 MM) para financiar la contratación de servicios de mantenimiento de redes viales que conforman la Red Vial Vecinal (a nivel local) y la Red Vial Nacional (carreteras).

Según información facilitada por la cámara nacional de construcción -CAPECO-, se han reiniciado los trabajos en el 70% de los proyectos iniciados previamente a la pandemia, lo que equivale a proyectos por un valor de US\$1.000mn.

De unos 1.000 proyectos reactivados, 500 se ubican en Lima y van desde obras de infraestructura hasta proyectos de vivienda y edificios comerciales.

⁹ Imagen tomada del twitter de la Presidencia de la Republica de Perú, disponible en:

<https://twitter.com/presidenciaperu/status/1275118408661708806/photo/1>



Programación de APPs

Extraoficialmente, el presidente de la Agencia de Promoción de la Inversión Privada – Proinversión, ha señalado que se espera que no se presenten mayores retrasos en relación a los procesos de licitación priorizados y se cumplan con los procesos programados hacia julio del 2021.

Cabe mencionar que hasta julio de 2021 se espera licitar proyectos como el ferrocarril Huancayo- Huancavelica, el Anillo Vial Periférico, la masificación del uso de gas natural en siete regiones o líneas de transmisión, entre otros.

Los proyectos programados hasta julio de 2021 suman un monto de inversión estimada de USD 5,300 MM.

Portugal

Reequilibrio financiero de los contratos con el Estado y los contratos de colaboración público-privada en el contexto del COVID-19

Decreto-Ley 19-A/2020, de 20 de abril de 2020

Los principales asuntos tratados en este Decreto-Ley que inciden en las concesiones viales son los siguientes:

- > Durante el período comprendido entre el 3 de abril y el 2 de mayo de 2020, se suspende la aplicación de todas las cláusulas contractuales y las disposiciones legales que establecen el derecho a una indemnización por pérdida de uso o el derecho al reequilibrio patrimonial. Por lo tanto, no se puede alegar la aplicación de estas cláusulas respecto de hechos acaecidos durante ese período de tiempo (período del estado de emergencia) y tampoco se debe conceder una indemnización o un reequilibrio patrimonial.
- > Respecto de hechos acaecidos después del período mencionado, todo eventual derecho de indemnización o reequilibrio patrimonial sólo podrá hacerse efectivo si se prolongase la vigencia del contrato.
- > Las obligaciones para los concesionarios y subconcesionarios deben reducirse o suspenderse en función de la disminución de los niveles de tráfico y de los servicios mínimos requeridos para garantizar la seguridad.
- > Los laudos arbitrales en los que se aborden las disposiciones contenidas en este Decreto-Ley son susceptibles de ser recurridos ante el Tribunal Supremo de Justicia.



Derogación de la reformulación del Código de Contratación Pública y de la intervención del Estado en las APP aprobado en diciembre de 2019

Asamblea de la República 16/2020 de 19 de marzo de 2020

El Decreto-ley 170/2019, de 4 de diciembre de 2019, que modificó el Decreto Ley 111/2012, de 23 de mayo de 2012 (que establece la principal normativa aplicable a cualquier intervención del Estado en un proyecto de APP) y el Código de Contratación Pública, sólo permaneció en vigor durante tres meses.

Este Decreto-Ley introdujo importantes modificaciones al Decreto-Ley 111/112, de 23 de mayo de 2012, entre las cuales destacan las siguientes: (i) el objetivo de flexibilizar la puesta en marcha y adjudicación de proyectos de APP, (ii) la centralización de la responsabilidad de la preparación, contratación, adjudicación y modificación de un proyecto de APP en el Consejo de Ministros y (iii) la exclusión del régimen jurídico de las APP de todo proyecto que no implique pagos públicos a la parte privada.

Debido a todos los cambios importantes introducidos en el régimen jurídico de la Contratación Pública y en la intervención del Estado en proyectos de APP, que parecían reducir la transparencia y aumentar las facultades discrecionales en el proceso de preparación, contratación y adjudicación, así como la exclusión del régimen jurídico de las APP a sectores específicos, como las APP de vivienda, el Parlamento decidió dar por terminadas las enmiendas al régimen jurídico de las APP y de la Contratación Pública aprobadas el 4 de diciembre de 2019 y el régimen jurídico que estaba en vigor hasta dicha fecha volvió a estar vigente.

Casos y operaciones

Arbitraje internacional Metro de Lima

Cuatrecasas está representando al Consorcio Internacional que resultó adjudicatario del contrato de concesión de la Línea 2 del Metro de Lima en un arbitraje internacional promovido por dicho Consorcio contra la República del Perú, administrado por el CIADI.

Este proyecto consiste en la implementación en la ciudad de Lima de una línea de metro subterráneo de 35 km de longitud y es una de las obras más grandes en la historia del Perú y una de las más complejas, con una inversión inicial prevista superior a los cinco mil trescientos millones de USD. Se trata, además, de la primera línea de metro pesado subterráneo ejecutada en el Perú, con la complejidad técnica añadida de que se trata de un metro automático (esto es, sin conductor).



Se trata de un proyecto integral en el que el concesionario es responsable del diseño, financiamiento, construcción, equipamiento electromecánico, equipamiento de sistema y provisión de material rodante, operación y mantenimiento del proyecto.

El Consorcio Internacional adjudicatario del contrato de concesión lo conforman algunos de los más importantes grupos de construcción e ingeniería a nivel mundial: Grupo ACS, Grupo FCC, Salini Impregilo (actualmente Webuild), Cosapi y Grupo Hitachi. Entre todos ellos acumulan una experiencia extraordinaria en el diseño y construcción de las obras de infraestructuras más complejas y, en particular, en obras de metro subterráneo.

Cuatrecasas ha asesorado al Consorcio Internacional en su reclamación contra la República del Perú, desde la fase de trato directo hasta la fase de arbitraje. La cuantía del arbitraje supera los mil millones de USD.

Proceso de licitación de BRISA en Portugal

Cuatrecasas asesoró a un consorcio de dos grandes grupos de infraestructuras con un fondo de infraestructuras en la licitación privada de una participación de control de Arcus y el grupo de la familia portuguesa José de Mello en el Grupo Brisa, la mayor operadora de infraestructura de carreteras de Portugal y de otras jurisdicciones.

Hemos asesorado al consorcio en la fase de *due diligence*, así como en la revisión y negociación del contrato de compraventa y pacto de socios, la definición de la estructura de adquisición corporativa y financiera y en el asesoramiento del régimen de autopistas en Portugal y otros asuntos internacionales.

La operación también requirió asesoramiento jurídico en múltiples jurisdicciones, entre ellas la República Federativa de Brasil, los Estados Unidos de América y el Gran Ducado de Luxemburgo.

A pesar de que la adquisición no fue finalmente efectuada por el consorcio, ha sido una operación muy relevante en estos últimos meses, ya que se trata de la mayor operación en relación con la red de carreteras de Portugal.

Asesoramiento financiero en el marco de la venta por parte de ACS de una participación mayoritaria en diferentes sociedades concesionarias de autovías

Cuatrecasas ha asesorado al Banco Europeo de Inversiones y a los diferentes sindicatos de entidades financieras en el marco de una de las operaciones más relevantes del año en el sector de las infraestructuras en España. Se trata de la venta por parte del Grupo ACS de una



parte mayoritaria de su participación accionarial en diferentes sociedades concesionarias de autovías a favor del fondo británico Hermes, en particular (i) Eix Diagonal Concessionaria de la Generalitat de Catalunya, S.A.; (ii) Reus-Alcover Concessionaria de la Generalitat de Catalunya, S.A.; (iii) Autovía de los Pinares, S.A.; y (iv) Sociedad Concesionaria Santiago Brión, S.A.

Nuestra labor se ha centrado en la adaptación de toda la documentación financiera de los proyectos a la nueva realidad surgida tras el cambio de control, así como en la verificación de diferentes aspectos regulatorios y vinculadas a la nueva normativa de inversiones exteriores. Para ello, el despacho ha prestado un asesoramiento multidisciplinar (en ámbitos financiero, societario y administrativo) que además ha tenido que desarrollarse en plena crisis provocada por la pandemia del Covid 19, lo que obligó a realizar negociaciones telemáticas y a articular estructuras de firma no presenciales ni notariales que dotaran sin embargo de la necesaria seguridad jurídica a las entidades.

Gran parte del valor de nuestro asesoramiento en esta operación residió también en las labores de coordinación entre las entidades de los diferentes sindicatos bancarios (compuestos por varias de las principales entidades bancarias europeas, incluyendo, entre otros, Banco Santander, S.A., Banco Bilbao Vizcaya Argentaria, S.A., CaixaBank, S.A., Dexia Credit Local, S.A., ING Bank, N.V., Société Générale, S.A. y HSBC France Sucursal en España), Banco Europeo de Inversiones, las acreditadas y sus accionistas.

Fase inicial del proyecto de infraestructura del Parque de la Ciencia en Toluca en México

Cuatrecasas ha asesorado a la Secretaría de Obra Pública del Gobierno del Estado de México en la licitación pública nacional convocada para llevar a cabo la integración de la fase inicial del proyecto de infraestructura social para el diseño, construcción, operación y mantenimiento del Parque de la Ciencia en Toluca, a través de la Subsecretaría de Agua y Obra Pública.

El proyecto del Parque de la Ciencia consiste en un complejo que prevé la construcción de un estacionamiento subterráneo de hasta tres niveles, un centro para la difusión de la ciencia a través de un planetario, un área comercial y un parque público, para lo cual, la Subsecretaría de Agua y Obra Pública convocó a todos los interesados en el proyecto a presentar sus propuestas, mediante la acreditación de su experiencia técnica y capacidad financiera para realizar los trabajos solicitados.

Cuatrecasas asesor  al cliente durante toda la fase inicial del proyecto, incluyendo la realización de los análisis legales aplicables en términos del Código Administrativo del Estado de México y su Reglamento, y la elaboración de la documentación necesaria para llevar a cabo la licitación pública, incluyendo, la convocatoria, bases de la licitación, contrato a precios unitarios y minutas de las juntas de aclaraciones.



La ciudad de Toluca es la capital del Estado de México el cual rodea la mayor parte de la Ciudad de México, y ocupa el primer lugar a nivel nacional por su número de habitantes. De esta forma, el proyecto del Parque de la Ciencia resulta relevante ya que permitirá impulsar la actividad comercial, inmobiliaria, turística y de negocios en toda su zona de influencia y con ello lograr niveles de crecimiento económico mayores, en beneficio de su población y un relanzamiento de la capital del Estado de México, para convertirla en un polo de atracción para la población del municipio y de otros municipios aledaños, incluso de visitantes foráneos, en el entendido que la recuperación de espacios públicos es un factor relevante en la regeneración del tejido social y coadyuva en mejorar los índices de seguridad pública.

Desarrollo de infraestructura para el almacenamiento de petrolíferos en México

Cuatrecasas ha asesorado a una importante empresa de Logística de Hidrocarburos a través de la constitución de un vehículo de propósito específico. Asimismo, Cuatrecasas elaboró un Contrato de Ingeniería Procura y Construcción (EPC por sus siglas en inglés) de naturaleza mixta; es decir Llave en Mano y Libro Abierto con etapas simultáneas, para la construcción de una Terminal de Recibo y Almacenamiento de Petrolíferos (gasolinas y diesel) en el Estado de México, centro del país. Asimismo, Cuatrecasas elaboró el Contrato de Operación y Mantenimiento de la referida Terminal.

El proyecto es relevante dado que para su desarrollo se requería de un contrato EPC con un alto nivel de complejidad puesto que implicaba la fusión de dos modalidades de contratos EPC con la particularidad de desarrollo simultáneo de etapas.

El centro de México es la zona con mayor demanda de petrolíferos en todo el país. Actualmente las terminales de recibo y almacenamiento de petrolíferos ubicadas en el centro del país son propiedad de la empresa productiva del Estado Petróleos Mexicanos (PEMEX) por lo que esta será la primera Terminal de naturaleza privada que operará en el centro del país.

La Terminal contará con capacidad de almacenamiento de aproximadamente 600.000 (seiscientos mil) barriles de petrolíferos para atender una demanda de aproximadamente 50.000 (cincuenta mil) barriles diarios de petrolíferos en una parcela que ocupa una superficie aproximada de 8 (ocho) Hectáreas en Acolman, Estado de México.



Para obtener información adicional sobre el contenido de este documento puede dirigirse a su contacto habitual en Cuatrecasas.

©2020 CUATRECASAS

Todos los derechos reservados.

Este documento es una recopilación de información jurídica elaborado por Cuatrecasas. La información o comentarios que se incluyen en el mismo no constituyen asesoramiento jurídico alguno.

Los derechos de propiedad intelectual sobre este documento son titularidad de Cuatrecasas. Queda prohibida la reproducción en cualquier medio, la distribución, la cesión y cualquier otro tipo de utilización de este documento, ya sea en su totalidad, ya sea en forma extractada, sin la previa autorización de Cuatrecasas.

