



SESIÓN DE CONSEJO DIRECTIVO No. 598-2016-CD-OSITRAN

A las catorce horas del día 26 de octubre de 2016, se llevó a cabo una Sesión Ordinaria Presencial con la participación de los miembros del Consejo Directivo, señores: César Balbuena Vela y Alfredo Dammert Lira, bajo la Presidencia de la señorita Patricia Benavente Donayre.

Asimismo, participaron el señor Obed Chuquihuayta Arias, Gerente General, y el señor Jean Paul Calle Casusol, en calidad de Secretario del Consejo Directivo.

I.- DESPACHO

1.1. Nota N° 069-16-GG-OSITRAN

La administración puso en conocimiento del Consejo Directivo, la Nota N° 069-16-GG-OSITRAN mediante la cual la Gerencia General informa al Consejo Directivo respecto de la designación de seis (6) servidores en cargos de confianza y de un (1) directivo superior de libre designación y remoción, que forman parte del entorno funcional de la Gerencia General.

Al respecto, los señores directores tomaron conocimiento.

1.2. Nota N° 067-16-GG-OSITRAN

La administración puso en conocimiento del Consejo Directivo, la Nota N° 067-16-GG-OSITRAN mediante la cual la Gerencia General remite al Consejo Directivo el informe de evaluación del Plan Estratégico Institucional 2015-2017 al I Semestre de 2016.

Al respecto, los señores directores tomaron conocimiento.

II.- ORDEN DEL DÍA

2.1. Opinión sobre propuesta de Adenda N° 8 al Contrato de Concesión de la Red Vial N° 6

La administración puso en consideración del Consejo Directivo, el Informe N° 041-16-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN mediante el cual se emite opinión respecto del proyecto de Adenda N° 8 al Contrato de Concesión para la Construcción, Conservación y Operación de la Red Vial N° 6, Tramo Vial: Puente Pucusana – Cerro Azul – Ica.

Con la conformidad del Consejo Directivo, la Presidente invitó a los señores Francisco Jaramillo Tarazona, Gerente de Supervisión y Fiscalización, Manuel Carrillo Barnuevo, Gerente de Regulación y Estudios Económicos y Jean Paul Calle Casusol, en su calidad de Gerente de Asesoría Jurídica, para que hagan una breve exposición sobre los aspectos más importantes del análisis del informe, quienes procedieron a realizarla.

Sobre este punto, señalaron que la Adenda N° 8 tiene por objeto modificar el Contrato de Concesión para permitir que el Concesionario obtenga el financiamiento para la acreditación del cierre financiero de las Obras de la Segunda y Tercera Etapa, para lo cual

se propone modificar la Cláusula 1.5, Cláusula 6.24, Cláusula 14.15, Cláusula 14.16 y el Anexo IV del Contrato de Concesión. Asimismo, indicaron que se busca definir el monto de la Tercera Etapa.

En primer lugar, señalaron lo siguiente respecto a la modificación de la definición de Acreedores Permitido:

- Contempla precisiones que viabilizan el financiamiento de la Concesión a través del mercado de capitales, lo cual responde a un aspecto operativo propio de una emisión de deuda.
- Se incluye la designación de un agente administrativo o de garantía que represente a los Acreedores Permitidos, lo cual corresponde una consideración válida.
- Se dispone que las emisiones de valores que corresponden a EGP sean sujetas a aprobación del Concedente, previa opinión del OSITRAN, lo cual es acorde a la operatividad normal de evaluación de EGP.

De otro lado, respecto a la inclusión de la definición de "Valor Contable Neto del Intangible de las Obras de la Segunda Etapa", señalaron que el reconocimiento del valor de la inversión de dichas obras en caso de caducidad podría ser distinta al monto de Inversión Proyectada Referencial. Ello podría tener implicancias fiscales, sugiriéndose que este tema sea analizado por el MEF.

Respecto a la inclusión de la definición de "Valor Contable Neto del Intangible de las Obras de la Tercera Etapa", si bien es adecuada su inclusión para viabilizar el financiamiento, debe considerarse que el monto de inversión contemplado para la etapa III en el proyecto de Adenda N° 8 puede implicar un incremento del 22% del presupuesto en soles considerado en la Adenda N° 6, ante lo cual se recomienda al MTC evaluar los efectos de dicha actualización del presupuesto para la tercera etapa.

Finalmente, en relación a la modificación de la Cláusula 6.24 del Contrato de Concesión se hace la precisión que la referencia a "terceros" corresponde a empresas vinculadas y Acreedores Permitidos, no obstante se hace la aclaración de que los préstamos con éstas no constituyen EGP, lo cual consideramos no representa mayor riesgo para el Concedente.

Luego de un breve debate e intercambio de ideas, los señores Directores manifestaron su conformidad con el análisis y conclusiones realizadas por las áreas técnicas. En ese sentido, el Consejo Directivo de OSITRAN adoptó por unanimidad el siguiente acuerdo:

**ACUERDO N° 1980-598-16-CD-OSITRAN
de fecha 26 de octubre de 2016**

Vistos, el Informe N° 041-16-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN y el Oficio N° 3899-2016-MTC/25; en virtud a lo dispuesto en el inciso f) del numeral 7.1 del artículo 7° de la Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público, Ley N° 26917, el artículo 28° del Reglamento General de OSITRAN, aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM, y sus modificatorias y el Decreto Legislativo N° 1224, que aprueba el "Marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos", y su Reglamento, aprobado por

el Decreto Supremo N° 410-2015-EF; el Consejo Directivo de OSITRAN acordó por unanimidad:

- a) Aprobar el Informe N° 041-16-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN y, en consecuencia, emitir opinión técnica respecto del proyecto de Adenda N° 8 al Contrato de Concesión del Tramo Vial: Puente Pucusana – Cerro Azul – Ica. Dicha opinión técnica es favorable sujeto al levantamiento de las observaciones y recomendaciones señaladas en el referido Informe.
- b) La opinión técnica emitida por OSITRAN tiene carácter no vinculante, de acuerdo a lo expresamente señalado por el artículo 22.3 del Decreto Legislativo N° 1224 y el artículo 57.1 de su Reglamento.
- c) Notificar el presente Acuerdo, así como el Informe N° 041-16-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN al Ministerio de Transportes y Comunicaciones y a Concesionaria Vial del Perú S.A.
- d) De conformidad con el artículo 82° del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224, Decreto Legislativo del Marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos, aprobado por Decreto Supremo N° 410-2015-EF, notificar el presente Acuerdo y el Informe N° 041-16-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN al Ministerio de Economía y Finanzas.
- e) Dispensar el presente Acuerdo de lectura y aprobación posterior del Acta.

2.2. Opinión sobre propuesta de Adenda N° 9 al Contrato de Concesión de la Red Vial N° 6

La administración puso en consideración del Consejo Directivo, el Informe N° 040-16-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN mediante el cual se emite opinión respecto del proyecto de Adenda N° 9 al Contrato de Concesión para la Construcción, Conservación y Operación de la Red Vial N° 6, Tramo Vial: Puente Pucusana – Cerro Azul – Ica.

Con la conformidad del Consejo Directivo, la Presidente invitó a los señores Francisco Jaramillo Tarazona, Gerente de Supervisión y Fiscalización, Manuel Carrillo Barnuevo, Gerente de Regulación y Estudios Económicos y Jean Paul Calle Casusol, en su calidad de Gerente de Asesoría Jurídica, para que hagan una breve exposición sobre los aspectos más importantes del análisis del informe, quienes procedieron a realizarla.

Sobre este punto, señalaron que la Adenda N° 9 tiene por objeto permitir la modificación de los Estudios Técnicos de las Obras a solicitud del Concedente (incorporación del concepto de Obras de Adecuación y la Cláusula 6.23.A y la modificación de la Cláusula 6.2), permitir la colaboración del Concesionario en la liberación de predios que está a cargo del Concedente (incorporación de la Cláusula 5.2.A), precisar el Anexo II del Contrato de Concesión (Obras Nuevas), así como precisar el inicio de la ejecución de las Obras Nuevas contempladas en la Adenda 7 (Anexo II).

En relación con la incorporación de la Definición de "Obras de Adecuación" a la cláusula 1.5, señalaron que se propone la inclusión de este término -el cual no se incluyó en la primera versión que fue remitida a OSITRAN y, en consecuencia, en la matriz de comentarios remitida al MTC-, con la finalidad de identificar las obras que serán ejecutadas producto de la modificación de los estudios técnicos que se encuentran aprobados.

Al respecto, no se considera adecuada dicha inclusión, pues se debe tener en cuenta que esto puede generar una cantidad no programable de solicitudes de "adecuación" por parte del concedente y, adicionalmente, debido a que el Contrato de Concesión regula la ejecución de obras no consideradas en el diseño original del Proyecto a través del mecanismo de "Obras Nuevas".

Adicionalmente, indicaron que la incorporación de inversiones adicionales debe realizarse de conformidad con el Decreto Legislativo 1224 y su Reglamento, normativa que dispone que estas inversiones adicionales deben aprobarse a través de una modificación contractual, tal como fue indicado en la matriz de comentarios remitida por OSITRAN.

En ese sentido, indicaron que es razonable que el Concedente pueda solicitar la ejecución de obras que permitan atender los problemas de efecto barrera, mejora de los accesos, entre otros; sin embargo, corresponde que estas obras se ejecuten por el mecanismo de "Obras Nuevas" pues conceptualmente las obras que pretenden ser ejecutadas bajo la denominación de Obras de Adecuación, pueden calificar como Obras Nuevas, de conformidad con la definición de estas prevista en el Contrato de Concesión.

Sin perjuicio de ello, dado que estas Obras generarían mayores compromisos firmes por parte del Concedente, éste aspecto debe ser evaluado por ser competencia del MEF.

De otro lado, sobre la modificación a la cláusula 6.2, referente a la modificación de los Estudios Técnicos indicaron que si bien se considera adecuado que el Concedente pueda solicitar modificaciones a los Expedientes Técnicos; en atención a la observación de la Matriz de Comentarios remitida, se ha precisado que dichas modificaciones deben sujetarse solo a la mejora de los accesos a la autopista, evitar el efecto barrera y/o atender el pedido de los vecinos y/o usuarios. Además, se considera oportuno que en la agenda se establezca claramente que para efectos de comparar "la nueva inversión respecto a la inversión originalmente prevista debidamente actualizada", debe expresarse los presupuestos a precios de una misma fecha, con fin de que puedan ser comparables.

Respecto a la inclusión de la cláusula 6.23 A, señalan que se ha establecido el procedimiento a través del cual se viabiliza la ejecución de obras a través de la modificación a los Estudios Técnicos solicitadas por el Concedente, sobre lo que se tienen las siguientes conclusiones:

- a) Las obras que se originen por la modificación de los Expedientes Técnicos solicitados por el Concedente deben ejecutarse bajo el mecanismo de "Obras Nuevas" y respetando lo establecido en el Decreto Legislativo 1224 y su Reglamento.
- b) Se acogió la observación que se realizó en la Matriz de Comentarios, referida a establecer el plazo que tiene OSITRAN para emitir opinión respecto a los

- Estudios Técnicos. Sin perjuicio de ello, se recomienda precisar que la opinión de OSITRAN es técnica, no pudiendo catalogarse de favorable o no, en concordancia con lo establecido en la cláusula 6.2 del Contrato de Concesión, el mismo que regula el procedimiento de modificación de los Expedientes Técnicos.
- c) De igual forma, en atención al comentario señalado en la Matriz de Comentarios, se precisó que el Concesionario mantendrá el riesgo de diseño.
 - d) Asimismo, con relación al literal d) sobre el "Procedimiento de Aprobación del Presupuesto", conforme se señaló en la Matriz de Comentarios, debe establecerse en la adenda que teniendo en cuenta que el Concesionario mantiene asignado los riesgos de diseño e inversión en la adenda, una vez aprobado el presupuesto, éste no debe ajustarse.
 - e) Finalmente, en relación a las cláusulas de Aporte por Regulación y Supervisión de Obras, en la adenda se debe tener en consideración los comentarios realizados en el presente informe y que fueron incorporados en la matriz de comentarios remitida en su oportunidad al MTC.

Sobre la inclusión de la cláusula 5.2 A, la misma establece que previo acuerdo suscrito por las Partes, la SOCIEDAD CONCESIONARIA podrá encargarse de formular los expedientes individuales de los predios afectados por el Área de Concesión y/o el Derecho de Vía así como respecto de la adquisición de terrenos. Al respecto, los gerentes señalaron que si bien dicha medida se considera razonable, debe ser evaluado por el MEF en marco de sus competencias, en vista que esto conllevará en mayores compromisos por parte del Concedente a través de la Concesión.

Respecto a la precisión del listado de obras del numeral 3.1 del Anexo II, explicaron que en dicha modificación se está reemplazando el Intercambio Vial en Tambo de Mora por un Paso a Desnivel Tambo de Mora y otras obras vinculadas a esta pero que no se han definido.

Asimismo, sobre la incorporación de la cláusula 14.14, precisan que dado que la Caducidad involucra montos de pago por parte del Estado, ese aspecto debe ser evaluado por el Ministerio de Economía y Finanzas. Sin perjuicio de ello, se recomienda que las cláusulas de caducidad y sus efectos sean los previstos en el Contrato de Concesión, con el fin de mantener el diseño del mismo.

Además, con relación a la cláusula novena del Proyecto e Adenda, el Concedente plantea la reprogramación de la ejecución de sus obras, estableciendo sólo una del cinco programadas inicialmente para el año 2016, postergando el resto para el 2017. El Concedente justifica dicha medida por la falta de aprobación de algunos de los estudios de dichas obras. Respecto a dicha medida, los gerentes señalaron que no se presenta objeciones por cuanto a que es de competencia del Concedente la reprogramación de las mismas. Sin perjuicio de ello, tal como se advirtió en la Matriz de Comentarios remitida, el Concedente debe evaluar el tope para las Obras Nuevas determinado en la cláusula 6.20 del 15% con el fin de que no se generen contingencias en la ejecución y culminación de las obras.

Con relación a la cláusula decima del Proyecto de Adenda, referida a las modificaciones al Expediente del Paso a Desnivel Tambo de Mora, se indicó que este Regulador ya había emitido opinión favorable a la "necesidad de efectuar mejoras en el Paso desnivel de

Tambo de Mora". En este punto, se reiteró que las obras derivadas de dicha modificación deben ejecutarse por el mecanismo de "Obras Nuevas" previsto en el Contrato de Concesión y respetando lo establecido en el Decreto Legislativo 1224 y su Reglamento.

Finalmente, respecto a la evaluación establecida en el artículo 56.2 del Reglamento del Decreto Legislativo 1224, se indicó que este aspecto debe ser evaluado por el MEF en el ámbito de sus competencias, dado que la presente adenda involucra montos adicionales en el proyecto.

Luego de un breve debate e intercambio de ideas, los señores Directores manifestaron su conformidad con el análisis y conclusiones realizadas por las áreas técnicas. En ese sentido, el Consejo Directivo de OSITRAN adoptó por unanimidad el siguiente acuerdo:

**ACUERDO N° 1981-598-16-CD-OSITRAN
de fecha 26 de octubre de 2016**

Vistos, el Informe N° 040-16-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN y el Oficio N° 4067-2016-MTC/25; en virtud a lo dispuesto en el inciso f) del numeral 7.1 del artículo 7° de la Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público, Ley N° 26917, el artículo 28° del Reglamento General de OSITRAN, aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM, y sus modificatorias y el Decreto Legislativo N° 1224, que aprueba el "Marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos", y su Reglamento, aprobado por el Decreto Supremo N° 410-2015-EF; el Consejo Directivo de OSITRAN acordó por unanimidad:

- a) Aprobar el Informe N° 040-16-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN y, en consecuencia, emitir técnica respecto del proyecto de Adenda N° 9 al Contrato de Concesión del Tramo Vial: Puente Pucusana – Cerro Azul – Ica. Dicha opinión técnica es favorable sujeto al levantamiento de las observaciones y recomendaciones señaladas en el referido Informe.
- b) La opinión técnica emitida por OSITRAN tiene carácter no vinculante, de acuerdo a lo expresamente señalado por el artículo 22.3 del Decreto Legislativo N° 1224 y el artículo 57.1 de su Reglamento.
- c) Notificar el presente Acuerdo, así como el Informe N° 040-16-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN al Ministerio de Transportes y Comunicaciones y a Concesionaria Vial del Perú S.A.
- d) De conformidad con el artículo 82° del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224, Decreto Legislativo del Marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos, aprobado por Decreto Supremo N° 410-2015-EF, notificar el presente Acuerdo y el Informe N° 040-16-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN al Ministerio de Economía y Finanzas.
- e) Dispensar el presente Acuerdo de lectura y aprobación posterior del Acta.

2.3. Opinión sobre propuesta de Adenda N° 2 al Contrato de Concesión de la Autopista del Sol

La administración puso en consideración del Consejo Directivo, el Informe N° 042-16-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN mediante el cual se emite opinión respecto del proyecto de Adenda N° 2 al Contrato de Concesión de la Autopista del Sol, Tramo Trujillo – Sullana.

Con la conformidad del Consejo Directivo, la Presidente invitó a los señores Francisco Jaramillo Tarazona, Gerente de Supervisión y Fiscalización, Manuel Carrillo Barnuevo, Gerente de Regulación y Estudios Económicos y Jean Paul Calle Casusol, en su calidad de Gerente de Asesoría Jurídica, para que hagan una breve exposición sobre los aspectos más importantes del análisis del informe, quienes procedieron a realizarla.

Sobre la presente adenda, los gerentes señalaron que tiene por objeto, entre otros, viabilizar la continuación de las obras, así como modificar el régimen tarifario de la Concesión.

Al respecto, sobre el literal b) de la cláusula 3.5, que amplía el plazo máximo del pago del Capital Social, señalaron que se considera razonable la modificación propuesta, dado que los problemas de retraso en la liberación de áreas de terreno generan que el capital social se encuentre inmovilizado y no pueda ser utilizado en la ejecución de las obras.

Respecto a la incorporación de la cláusula 5.11 A, referida a modificar el plazo máximo de entrega de terrenos por parte del Concedente al Concesionario para la ejecución de las obras, indicaron que el Concedente no ha remitido información que sustente los nuevos plazos para la entrega de terrenos, pese a que dicho sustento fue requerido por este Regulador en las matrices de comentarios remitidas al Concedente. Así, en caso éste vuelva a incumplir con la entrega oportuna de los terrenos, ello generará perjuicios al usuario debido a que este no dispondrá de la infraestructura de forma oportuna; y genera incertidumbre respecto cuándo se concluirá la totalidad de las obras de la Segunda Calzada, la cual constituyó el Factor de Competencia durante la etapa de Concurso.

Con respecto a la modificación de la Cláusula 5.12, que contempla que el Concesionario a solicitud del Concedente, pueda efectuar los pagos a los beneficiarios de las áreas de terrenos a liberar y regula que una vez que el Concesionario acredite el pago el Concedente restituya al Concesionario lo desembolsado en un plazo no mayor de seis (6) meses, precisaron que:

• Si bien resultaría más eficiente encargar al Concesionario estas labores; en el presente caso existe un problema de incentivos perversos, toda vez que, en primer lugar, la obligación permanece en el Concedente dado que la entrega de terrenos es su responsabilidad y, en segundo lugar, el proyecto de Adenda propone en las cláusulas 5.11 A y 9.4 d) consecuencias favorables para el Concesionario en caso de incumplimiento de dicha obligación.

• Adicionalmente, dado que la modificación propuesta conllevará mayores compromisos económicos por parte del Concedente a través de la Concesión, este aspecto debe ser evaluado por el Ministerio de Economía y Finanzas en el marco de sus competencias.

En relación con la incorporación de la Cláusula 6.1 A, esta contempla que el Concesionario pueda ejecutar las obras por sub Tramos en un plazo máximo de treinta (30) días calendario, contados a partir de que el Concedente entregue las áreas de terreno para la ejecución de las obras. Al respecto, los gerentes precisan que:

- Se considera adecuado establecer plazos máximos para el inicio de las obras en todos los sub Tramos a fin de que dicho inicio no se dilate indefinidamente. Asimismo, se considera adecuado regular un plazo máximo de ejecución de las obras, que para el caso de los sectores establecidos en los literales a), b) y c) de la cláusula 5.11.A, se ejecutará en el plazo que será definido en el CEO, debido a que se va a tener certeza y un adecuado control del plazo de finalización de las obras.
- Con relación a las obras que se ejecutarán en el sector establecido en el literal d) de la cláusula 5.11.A., no se ha establecido ningún plazo máximo para su ejecución, por lo que con el fin de que la fecha de culminación de las obras no se extienda ilimitadamente, generando perjuicios a los Usuarios, debe establecerse en el proyecto de Adenda un plazo máximo de ejecución de las obras para dicho sector.
- Tal como se señaló en la matriz de comentarios enviada al MTC, a efectos de no poner en riesgo la seguridad de los usuarios, los tramos a ser puestos en operación deben ser tramos continuos.
- Es importante e indispensable que se regule la ejecución de empalmes en los tramos que van ser aceptados parcialmente, con la finalidad de no poner en riesgo la seguridad de los usuarios.

Respecto a la modificación a la Cláusula 6.2, los gerentes indicaron que no presenta objeciones a la misma, debido a que ésta incorpora una precisión operativa acorde con la propuesta de Adenda.

Asimismo, respecto a la incorporación de la Cláusula 6.4 A, que posibilita que tanto el Concesionario como el Concedente puedan solicitar modificaciones a los Estudios Definitivos de Ingeniería (EDI), los gerentes señalaron las siguientes conclusiones:

- Se considera adecuado posibilitar que tanto el Concesionario como el Concedente puedan solicitar modificaciones a los EDI, dado que durante el desarrollo de la ejecución de las obras se pueden presentar situaciones técnicas que hagan necesaria la modificación del EDI, tales como la modificación del trazo, problemas de liberación del terreno, errores en el diseño, entre otros.
- Con relación al último párrafo de la cláusula 6.4.A, que señala que "el CONCEDENTE compensará al CONCESIONARIO con arreglo al mecanismo previsto para las Obras Adicionales señalado en las Cláusulas 6.27 a 6.36 en lo aplicable", se señaló que debería detallarse qué términos de las cláusulas 6.27 a 6.36 resultarían aplicables, de tal forma que el procedimiento de reconocimiento de los posibles mayores costos de inversión se encuentren claramente establecidos.

Respecto a la inclusión de la Cláusula 6.8 A, que regula la presentación por parte del Concesionario de un Cronograma de Ejecución de Obras (CEO), que incluya tiempos de

partidas relativas a la ejecución de las obras para cada sector y un Programa de Ejecución de Obras (PEO) actualizado, los gerentes indicaron las siguientes conclusiones:

- Se considera adecuada la presentación del CEO, debido a que con este se va a poder determinar los plazos en los cuales el Concesionario deberá ejecutar las obras relacionadas a los sectores señalados en los literales a), b) y c) de la cláusula 5.11.A y, de esta forma, se va a tener una fecha cierta de la culminación de las obras.
- Se considera adecuada la presentación del PEO actualizado, debido a que este contendrá la programación del "saldo de las obras por ejecutar" en el sector señalado en el literal d) de la cláusula 5.11.A y permitirá contar con una fecha cierta de la finalización de las obras. Sin perjuicio de ello, la Adenda debe precisar que dicha actualización deberá realizarse descontando los plazos de ejecución de las obras de los sectores indicados en los literales a), b) y c) de la cláusula 5.11.A del proyecto de Adenda.

Respecto a la modificación de la Cláusula 6.20, indican que esta regula que el Concesionario puede solicitar la aceptación de las obras por subtramos en los siguientes sectores: a) Al menos 26 Km entre el Óvalo Huanchaco – Chicama; b) Al menos 24 Km entre Paiján – Pacasmayo; c) Dos sectores de Segunda Calzada de al menos 10 Km cada uno entre Guadalupe – Chiclayo. Al respecto, indican que:

- La modificación propuesta se considera adecuada debido a que en la actualidad existen tramos de la carretera construidos que no se encuentran en servicio, lo cual genera deterioro de la vía. Asimismo, los tramos están siendo utilizados por los usuarios sin la señalización correspondiente, lo cual representa un riesgo a la seguridad de los usuarios.
- A fin de no poner en riesgo la seguridad de los usuarios, se requiere que se establezca en la Adenda que los sectores que se van aceptar de manera parcial correspondan a kilómetros continuos y deberán contar con empalmes.

Respecto a la modificación de la cláusula 6.29, que pretende incrementar el monto tope de inversión de obras adicionales, los gerentes señalaron las siguientes conclusiones:

- Es responsabilidad del Concedente la determinación del presupuesto de las nuevas obras adicionales con el cual se incrementaría el tope del monto de dichas obras.
- Si bien el Concedente en su Informe de sustento señala que está realizando la modificación del porcentaje máximo de ejecución por Obras Adicionales, de 36% a 42% del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería incluido el IGV, establecido en la cláusula 6.29 del Contrato de Concesión; de la revisión del proyecto de Adenda remitido, se aprecia que no está definido el porcentaje tope para el presupuesto agregado de Obras Adicionales, por lo que debe ser corregido en la Adenda a fin que no haya inconvenientes en la aplicación y supervisión del Contrato de Concesión, y que ello conlleve a una nueva modificación del Contrato de Concesión por corrección de errores materiales.
- Dado que se están incorporando nuevas inversiones adicionales, el Concedente debe realizar la evaluación establecida en el artículo 56.2 del Reglamento del

Decreto Legislativo N° 1224. Dado que dichos aspectos involucrarían inversiones adicionales, corresponde al MEF pronunciarse en el ámbito de sus competencias.

Asimismo, con relación a la modificación del régimen tarifario establecido en los literales d) y e) de la cláusula 9.4 del Contrato de Concesión, se concluye lo siguiente:

- Este Organismo Regulador no tiene objeción con que se ponga en servicio los kilómetros de Segunda Calzada que ya se encuentran construidos y cuya aceptación se ha visto impedida en el marco contractual vigente, debido al retraso en la liberación y entrega de áreas de terrenos que impide la culminación de la ejecución de los 80 km; sin embargo, para alcanzar dicho objetivo, únicamente se requeriría modificar las cláusulas correspondientes a la aceptación de Obras (6.20 a 6.26), sin necesidad de modificar la cláusula del régimen tarifario, más aún cuando la modificación propuesta no tiene sustento técnico.
- Los Tramos continuos 6 y 7 forman parte del área de influencia de la unidad de peaje Pacanguilla, por lo que la sustitución planteada en el proyecto de Adenda resultaría viable. No obstante, debe precisarse en el proyecto de Adenda la longitud mínima de Segunda Calzada que tendría que ser aceptada en dichos Tramos (43 km conforme a la condición actual), toda vez que el término "similar longitud" resulta ambiguo y podría traer problemas de interpretación y aplicación del Contrato.
- Tal como ha sido señalado por este Organismo Regulador desde el inicio del proceso de Evaluación Conjunta, a través de las matrices de comentarios remitidas al Concedente así como en las reuniones convocadas por éste, las condiciones propuestas para el incremento del Peaje en el inciso ii) del numeral d.2 y el inciso iii) del numeral d.3 de la cláusula 9.4, constituyen una vulneración directa a todos los elementos del principio de bienestar de los Usuarios (precios, calidad, riesgos y oportunidad), máxime considerando que los términos establecidos en el proyecto de Adenda no brindan certeza de cuándo podrán tener los usuarios la totalidad de la infraestructura a su disposición.
- De acuerdo al diseño original del Contrato de Concesión, el incremento del Peaje a USD 2,00 constituye un medio para que el Concesionario recupere la inversión ejecutada por éste en cada tramo asociado a la respectiva unidad de peaje. Así, en tanto el Concesionario no cumpla con ejecutar la totalidad de las obras que condicionan el incremento tarifario en las unidades de peaje Chicama y Pacanguilla, no existiría sustento económico para efectuar dicho incremento. Sin perjuicio de lo anterior, considerando lo dispuesto por el numeral 11.2 del Decreto Legislativo N° 1224, tanto en las reuniones de Evaluación Conjunta como en la matriz de comentarios remitida al Concedente, OSITRAN le propuso como una alternativa al MTC que, de considerarlo necesario para dar viabilidad al proyecto, pudiese establecerse, de manera excepcional, que el incremento del Peaje a USD 2,00 se realice en dos etapas: la primera, proporcional al porcentaje de avance de la ejecución de las Obras vinculadas al incremento en cada unidad de peaje; y la segunda, cuando se haya aceptado la ejecución de la totalidad de dichas Obras. Esta alternativa no ha sido tomada en consideración en el Proyecto de Adenda materia de la presente opinión. Adicionalmente, en caso el Concesionario analizara que la viabilidad del proyecto se pueda ver afectada por



- la demora en la entrega de los terrenos, de acuerdo a la cláusula 4.3 del Contrato de Concesión, el Concesionario tiene la facultad de presentar una solicitud de ampliación de plazo de la Concesión cuando lo estime necesario.
- La modificación del literal e) de la cláusula 9.4 desvirtúa el régimen tarifario establecido en el Contrato de Concesión, toda vez que el proyecto de Adenda no brinda certeza de cuándo se culminará la totalidad de las Obras; y, se estaría vulnerando el principio de Bienestar del Usuario contemplado en el marco normativo regulatorio.
 - Por último, aun en el caso que, en contra de la opinión del Regulador, el Concedente decidiera aceptar los términos establecidos en el proyecto de Adenda con respecto a la cláusula 9.4, los recursos recaudados correspondientes a los incrementos tarifarios que se produzcan de manera excepcional no serían contabilizados en el cálculo de la eventual compensación que, de ser el caso, el Concesionario reclame al Estado en virtud de la Cláusula Quinta del proyecto de Adenda.

De otro lado, respecto a la modificación de la Cláusula 10.6, se considera adecuada la precisión que se realiza sobre el pago de la supervisión de las obras en el último párrafo de dicha cláusula, con el fin de garantizar la sostenibilidad de la misma.

Respecto a la modificación de la Cláusula 11.2, referida a la Garantía de Fiel Cumplimiento de ejecución de las Obras, se considera adecuada, dado que el Concedente ha incumplido con entregar los terrenos al Concesionario para la ejecución de las obras, lo que conlleva la ejecución parcial de las obras.

En relación con la inclusión de las penalidades en las Tablas N° 3 y N° 9 del Anexo XI, se considera adecuada la incorporación de las mismas dado que incentivan al Concesionario a cumplir con sus obligaciones contractuales establecidas en la presente adenda.

Finalmente, con respecto a la inclusión del Anexo XII, referido al Fideicomiso de Retención Temporal, se advirtió que el proyecto de Adenda en su conjunto no brinda certeza respecto del cumplimiento del Concedente de efectuar la entrega de la totalidad de las áreas de terrenos necesarias para que el Concesionario ejecute las obras a su cargo, pudiendo su culminación quedar pendiente de manera indefinida, en perjuicio de los usuarios y del Estado, tal como se ha desarrollado en extenso en el acápite j) del presente Informe. Por tanto, en concordancia con la observación formulada respecto de la modificación de la cláusula 9.4, se considera que la inclusión del referido Anexo XII carece de sustento; por lo que debe ser descartado.

Luego de un breve debate e intercambio de ideas, los señores Directores manifestaron su conformidad con el análisis y conclusiones realizadas por las áreas técnicas. En ese sentido, el Consejo Directivo de OSITRAN adoptó por unanimidad el siguiente acuerdo:

ACUERDO N° 1982-598-16-CD-OSITRAN
de fecha 26 de octubre de 2016

Vistos, el Informe N° 042-16-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN y el Oficio N° 4068-2016-MTC/25; en virtud a lo dispuesto en el inciso f) del numeral 7.1 del artículo 7° de la Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público,

Ley N° 26917, el artículo 28° del Reglamento General de OSITRAN, aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM, y sus modificatorias y el Decreto Legislativo N° 1224, que aprueba el "Marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos", y su Reglamento, aprobado por el Decreto Supremo N° 410-2015-EF; el Consejo Directivo de OSITRAN acordó por unanimidad:

- a) Aprobar el Informe N° 042-16-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN y, en consecuencia, emitir opinión técnica respecto del proyecto de Adenda N° 2 al Contrato de Concesión de la Autopista del Sol, Tramo Trujillo – Sullana, la misma que podrá considerarse favorable sujeto al levantamiento de las observaciones indicadas en los numerales 4, 5, 6, 8, 10, 11, 12 y 16 de las Conclusiones del referido Informe.
- b) La opinión técnica emitida por OSITRAN tiene carácter no vinculante, de acuerdo a lo expresamente señalado por el artículo 22.3 del Decreto Legislativo N° 1224 y el artículo 57.1 de su Reglamento.
- c) Notificar el presente Acuerdo, así como el Informe N° 042-16-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN al Ministerio de Transportes y Comunicaciones y a la Concesionaria Vial del Sol S.A.
- d) De conformidad con el artículo 82° del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224, Decreto Legislativo del Marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos, aprobado por Decreto Supremo N° 410-2015-EF, notificar el presente Acuerdo y el Informe N° 042-16-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN al Ministerio de Economía y Finanzas.
- e) Dispensar el presente Acuerdo de lectura y aprobación posterior del Acta.

2.4. **Propuesta de Fijación Tarifaria del Servicio Especial "Retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves"**

La administración puso en consideración del Consejo Directivo, la Nota N° 050-16-GRE-OSITRAN mediante la cual se remite la propuesta de fijación tarifaria del servicio especial: "Retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves" a ser brindado en el Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao.

Con la conformidad del Consejo Directivo, la Presidente invitó al señor Manuel Carrillo Barnuevo, Gerente de Regulación y Estudios Económicos, para que realice una breve exposición sobre los aspectos más importantes de la propuesta, quien procedió a realizarla.

Sobre este punto, señaló que mediante la Resolución del Consejo Directivo N°018-2016-CD-OSITRAN, se dio inicio al procedimiento de fijación tarifaria del Servicio especial "Retiro/Colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves".

Asimismo, indicó que de acuerdo a la recomendación señalada en el Informe N° 008-16-GRE-GAJ-OSITRAN, que sustenta la Resolución de Consejo Directivo N°018-2016-CD-

OSITRAN, para la fijación tarifaria de los Servicios Estándar se utilizó la metodología de costos incrementales.

Es a partir de la metodología de fijación tarifaria de costos incrementales, que el Regulador propone las tarifas. La tarifa fijada en el presente procedimiento tiene el carácter de tarifa máxima (no incluye IGV), siendo ésta reajustada anualmente por el factor RPI - X y revisadas cada 5 años aplicando el mecanismo regulatorio "RPI - X".

Luego de un breve debate e intercambio de ideas, los señores Directores manifestaron su conformidad con el análisis y conclusiones realizada por el área técnica. En ese sentido, el Consejo Directivo de OSITRAN adoptó por unanimidad el siguiente acuerdo:

**ACUERDO N° 1983-598-16-CD-OSITRAN
de fecha 26 de octubre de 2016**

Vista, la Nota N° 050-16-GRE-OSITRAN que eleva el informe que sustenta la propuesta de Fijación de Tarifas del Servicio Especial "Retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves" a ser brindado en el Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao; en virtud de las funciones previstas en el literal b) del Numeral 7.1 del Artículo 7° de la Ley N° 26917, el literal b) del numeral 3.1 del Artículo 3° de la Ley 27332 -Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos-, y en el artículo 17° del Reglamento General de OSITRAN, aprobado por D.S N° 044-2006-PCM y sus modificatorias; el Consejo Directivo de OSITRAN acordó por unanimidad:

- a) Aprobar los siguientes documentos remitidos mediante Nota N° 050-16-GRE-OSITRAN:
1. Propuesta de fijación tarifaria del servicio especial: "Retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves".
 2. Exposición de motivos.
 3. Resolución que autoriza la publicación de la propuesta de fijación tarifaria.
 4. Proyecto de Resolución de la fijación tarifaria.
 5. Relación de documentos que sustentan la propuesta.
- b) Disponer la publicación de la Resolución a que se refiere el numeral 3 del acápite anterior, así como del Resumen Ejecutivo de la "Propuesta de fijación tarifaria del servicio especial: "Retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves" en el Diario Oficial El Peruano. Asimismo, autorizar la difusión de la mencionada Resolución y del Informe que sustenta la referida propuesta, en el Portal Institucional de OSITRAN (www.ositran.gob.pe).
- c) Poner en conocimiento de la Oficina de Gestión Documentaria y de la Oficina de Comunicación Corporativa, la Resolución aprobada a efectos que procedan a efectuar las publicaciones y difusión respectivas.
- d) Encargar a la Gerencia de Atención al Usuario de OSITRAN realizar la convocatoria a la Audiencia Pública, la cual será conducida por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

- e) Notificar la Resolución de publicación de la propuesta de fijación tarifaria, así como la Nota N° 050-16-GRE-OSITRAN, a APM Terminals Callao S.A. y al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en su calidad de ente concedente.
- f) Dispensar el presente Acuerdo de lectura y aprobación posterior del Acta.

No habiendo otro asunto que tratar, la Presidente levantó la sesión a las 17:00 horas del 26 de octubre de 2016.

César Balbuena Vela
CÉSAR BALBUENA VELA
Director

Alfredo Dammert Lira
ALFREDO DAMMERT LIRA
Director

Patricia Benavente Donayre
PATRICIA BENAVENTE DONAYRE
Presidente

