

A las diecisiete horas con treinta y cinco minutos del 07 de agosto de 2016, se abrió una Sesión Extraordinaria Virtual 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, quien realizó la respectiva convocatoria a la sesión, por encargo de la Presidente del Consejo Directivo, señalando que la misma se mantendría abierta hasta el día jueves 10 de noviembre de 2016 a las 14:00 horas.

**I.- ORDEN DEL DÍA**

**1.1. Opinión sobre la "Versión Final del Contrato de Concesión" de la Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 4**

La administración puso en consideración del Consejo Directivo, el Informe N° 044-16-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN mediante el cual se emite opinión respecto de la Versión Final del Contrato de Concesión" (al 7.9.2016) de la Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 4: Huancayo-Izcuchaca-Mayocc-Ayacucho / Ayacucho-Andahuaylas-Puente Sahuinto / Dv. Pisco-Huaytará-Ayacucho, en el marco de lo establecido en el numeral 9.3 del artículo 9 del Decreto Legislativo N° 1012.

Respecto al proyecto de Contrato señalaron que, con relación a la cláusula 4.7, debe indicarse que la normativa de APP no establece un plazo específico para que el Concedente se pronuncie respecto de la solicitud de ampliación de plazo de la Concesión en caso esta sea formulada por el Concesionario, sino que dispone que cualquier ampliación de plazo deberá materializarse a través de una adenda, cuya aprobación debe pasar por un proceso de Evaluación Conjunta, el cual finaliza cuando el Concedente así lo determine; por lo que no establece un periodo de duración de dicho proceso. Por tanto, corresponde eliminar de la mencionada cláusula el texto que se refiere al silencio negativo del Concedente.

De otro lado, respecto a la cláusula 19.1, ésta regula el procedimiento de modificación contractual, el mismo que ha sido adecuado al marco normativo vigente; no obstante, el último párrafo carece de fundamento, toda vez que hace referencia a un mecanismo de "revisión del Contrato" que no tiene amparo legal, ya que de conformidad con el Decreto Legislativo N° 1224 y su Reglamento, cualquier modificación al mismo deberá materializarse a través de una adenda, previo procedimiento establecido legalmente. Asimismo, la normativa de APP vigente no establece una lista taxativa de causales de modificación contractual, que justifique que se incorpore la posibilidad de establecer expresamente que será posible modificar el contrato "por causas no previstas a la fecha de suscripción del mismo". Por tanto, debe retirarse del proyecto de Contrato el último párrafo de la referida cláusula.

En relación a los temas tarifarios, indicaron que con la modificación incluida en la Tercera Versión Final del Contrato, queda claramente establecido que es responsabilidad del Concesionario tomar las previsiones que sean necesarias a efectos de obtener las áreas



necesarias para ejecutar la construcción de las nuevas unidades de peaje, eliminando así el riesgo que estas no estén construidas a la recepción por el Concesionario de los Sub Tramos intervenidos por el Concedente. Por tanto, se considera subsanada la observación.

Con respecto a los Sub Tramos intervenidos por el Concedente que condicionan el cobro del Peaje establecido en el literal c) de la cláusula 9.4, debe eliminarse el literal g) del Apéndice 9 del Anexo I. Asimismo, a fin de evitar retrasos en el inicio de la explotación, se recomienda precisar en el literal d) del mismo apéndice el plazo que tendrá el Concedente para ejecutar las intervenciones que sean necesarias para alcanzar los Niveles de Servicio correspondientes.

En la anterior opinión de OSITRAN se indicó que debía corregirse el Anexo XII a efectos de que éste sea concordante con el Cuadro N° 9-3, de conformidad con lo establecido en los literales c) y f) de la cláusula 9.4 del Contrato de Concesión. Asimismo, se advirtieron dos errores materiales en dicho anexo. Al respecto, se ha verificado que en la Tercera Versión Final del Contrato se han hecho las modificaciones pertinentes; por lo que se consideran subsanadas las observaciones formuladas por el Regulador.

Asimismo, anteriormente se hizo una observación a la cláusula 9.5 del Contrato de Concesión con respecto a la eventual contingencia que podría surgir en la aplicación del reajuste ordinario para el caso de la unidad de peaje existente Chacapampa. Al respecto, en la Tercera Versión Final del Contrato se ha incluido como condición para efectuar el reajuste ordinario de todos los Peajes que se haya aceptado la totalidad de las intervenciones; esto incluye las que son de cargo del Concesionario (Rehabilitación y Mejoramiento, y Mantenimiento Periódico Inicial) y las intervenciones en los Sub Tramos a cargo del Concedente. De esta manera, se elimina el riesgo de que se produzca una contingencia como la advertida en la Opinión de OSITRAN. Por tanto, se considera absuelta la observación.

En relación a la entrega del área de la Concesión, se reitera la observación de demostrar documentadamente que se cuenta con la disponibilidad de los terrenos donde se ejecutarán las Obras a cargo del Concesionario, así como sustentar debidamente los plazos establecidos para la entrega de los Sub Tramos a ser intervenidos por el Concedente, toda vez que ello es indispensable para ofrecer a los inversionistas privados y al mercado un proyecto de inversión viable.

A fin de garantizar el cumplimiento de las obligaciones de Conservación en toda la infraestructura, PROINVERSIÓN debe considerar como parte de su diseño el riesgo de que, ante un evento que requiera intervenciones de Conservación por parte del Concedente en el Sub Tramo Ayacucho (Emp. PE-28A) - Km. 0+000 (Ayacucho), este Organismo Regulador no contaría con el marco jurídico ni legal para exigirle coercitivamente el cumplimiento de sus obligaciones.

Con respecto al requerimiento de precisar las progresivas de entrada y salida de todas las ciudades por donde se desarrollará la infraestructura, identificándose claramente las zonas urbanas, si bien no se han definido dichas progresivas, en el numeral 8.5 de la Sección 3 del Anexo 1, se señala que la limitación de las zonas urbanas no comprendidas en los estudios o expedientes que efectúe el Concesionario, serán determinadas con la

