



PERÚ

Presidencia  
del Consejo de Ministros

OSITRAN

**URGENTE  
CARGO**

OFICIO CIRCULAR N° 026-16-SCD-OSITRAN

Lima, 06 de junio de 2016

Señor

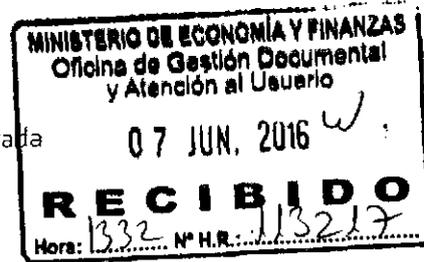
**GIANCARLO MARCHESI VELASQUEZ**

Director General de Política de Promoción de la Inversión Privada

**MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS**

Jr. Lampa N° 277

Lima.-



Asunto : Opinión sobre la propuesta de Adenda N° 4 al Contrato de Concesión del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao, Línea 1

Referencia : Oficio N° 1927-2016-MTC/25

De mi consideración:

Me dirijo a usted, para poner en su conocimiento que el Consejo Directivo de OSITRAN, en su Sesión N° 589-2016-CD-OSITRAN, llevada a cabo el 06 de junio de 2016, adoptó el Acuerdo N° 1961-589-16-CD-OSITRAN a través del cual aprobó el Informe N° 022-16-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN y emitió opinión favorable respecto del proyecto de Adenda N° 4 al Contrato de Concesión del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao, Línea 1, Villa El Salvador – Av. Grau – San Juan de Lurigancho, sujeta al levantamiento de las observaciones que se señalan en los numerales 7, 13, 15, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 25, 26, 27, 28, 30, 31, 33 y 34 de las Conclusiones del referido Informe.

Al respecto, remito a usted copia certificada del Acuerdo N° 1961-589-16-CD-OSITRAN y copia del Informe N° 022-16-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, para su conocimiento y fines.

Sin otro particular, quedo de usted.

Atentamente,



**JEAN PAUL CALLE CASUSOL**  
Secretario del Consejo Directivo  
Reg. Sal. SCD N° 20631

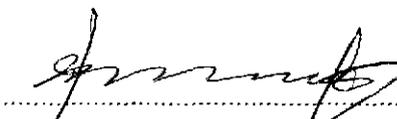


**ACUERDO N° 1961-589-16-CD-OSITRAN**  
**de fecha 06 de junio de 2016**

Vistos, el Informe N° 022-16-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN y el Oficio N° 1927-2016-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° 022-16-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN y, en consecuencia, emitir opinión técnica favorable respecto del proyecto de Adenda N° 4 al Contrato de Concesión del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao, Línea 1, Villa El Salvador – Av. Grau – San Juan de Lurigancho, sujeta al levantamiento de las observaciones que se señalan en los numerales 7, 13, 15, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 25, 26, 27, 28, 30, 31, 33 y 34 de las Conclusiones del referido Informe. Asimismo, se formulan comentarios y recomendaciones al referido proyecto de Adenda para consideración del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- 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° 022-16-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN al Ministerio de Transportes y Comunicaciones y a la Sociedad Concesionaria GYM Ferrovías 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° 022-16-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN al Ministerio de Economía y Finanzas.
- e) Dispensar el presente Acuerdo de lectura y aprobación posterior del Acta.

**CERTIFICO: Que la presente copia es fiel de su original**

  
JEAN PAUL CALLE CASUSOL  
Secretario de Consejo Directivo  
OSITRAN



PERÚ

Presidencia  
del Consejo de Ministros

OSITRAN

**URGENTE  
CARGO**

OFICIO CIRCULAR N° 026-16-SCD-OSITRAN

Lima, 06 de junio de 2016

Señor

**MANUEL WU ROCHA**

Gerente General

**GYM FERROVIAS S.A.**

AV. Paseo de la República N° 4675

Surquillo.-

Asunto : Opinión sobre la propuesta de Adenda N° 4 al Contrato de Concesión del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao, Línea 1

Referencia : Oficio N° 1927-2016-MTC/25

De mi consideración:

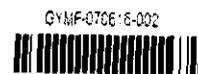
Me dirijo a usted, para poner en su conocimiento que el Consejo Directivo de OSITRAN, en su Sesión N° 589-2016-CD-OSITRAN, llevada a cabo el 06 de junio de 2016, adoptó el Acuerdo N° 1961-589-16-CD-OSITRAN a través del cual aprobó el Informe N° 022-16-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN y emitió opinión favorable respecto del proyecto de Adenda N° 4 al Contrato de Concesión del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao, Línea 1, Villa El Salvador – Av. Grau – San Juan de Lurigancho, sujeta al levantamiento de las observaciones que se señalan en los numerales 7, 13, 15, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 25, 26, 27, 28, 30, 31, 33 y 34 de las Conclusiones del referido Informe.

Al respecto, remito a usted copia certificada del Acuerdo N° 1961-589-16-CD-OSITRAN y copia del Informe N° 022-16-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, para su conocimiento y fines.

Sin otro particular, quedo de usted.

Atentamente,

  
**JEAN PAUL CALLE CASUSOL**  
Secretario del Consejo Directivo  
Reg. Sal. SCD N° 20631



REMITE: OSITRAN  
ASUNTO: OF. CIRCULAR N° 026-2016  
CANTIDAD: 1  
HORARIO: 12:00-15:00

**FECHA : 07/06/2016**

TRAMITE DOCUMENTARIO

**RECIBIDO**

LA RECEPCIÓN DEL PRESENTE DOCUMENTO SE CERTIFICA  
SLO CASO NO SE HAYAN EN LA FIRMA Y HORARIO RESPECION





**ACUERDO N° 1961-589-16-CD-OSITRAN**  
*de fecha 06 de junio de 2016*

Vistos, el Informe N° 022-16-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN y el Oficio N° 1927-2016-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° 022-16-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN y, en consecuencia, emitir opinión técnica favorable respecto del proyecto de Adenda N° 4 al Contrato de Concesión del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao, Línea 1, Villa El Salvador – Av. Grau – San Juan de Lurigancho, sujeta al levantamiento de las observaciones que se señalan en los numerales 7, 13, 15, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 25, 26, 27, 28, 30, 31, 33 y 34 de las Conclusiones del referido Informe. Asimismo, se formulan comentarios y recomendaciones al referido proyecto de Adenda para consideración del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- 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° 022-16-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN al Ministerio de Transportes y Comunicaciones y a la Sociedad Concesionaria GYM Ferrovías 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° 022-16-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN al Ministerio de Economía y Finanzas.
- e) Dispensar el presente Acuerdo de lectura y aprobación posterior del Acta.

**CERTIFICO: Que la presente copia es fiel de su original**

  
JEAN PAUL CALLE CASUSOL  
Secretario de Consejo Directivo  
OSITRAN



PERU

Presidencia  
del Consejo de Ministros

OSITRAN

**URGENTE  
CARGO**

OFICIO CIRCULAR N° 026-16-SCD-OSITRAN

M.T.C.	
MESA DE PARTES	
E-156249-2016	
07 JUN. 2016	
HORA 319	FR
MUNICACIONES	

Lima, 06 de junio de 2016

Señor

**RAÚL GARCÍA CARPIO**

Director de Concesiones en Transportes

**MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES**

Jr. Zorritos N° 1203

Lima.-

Asunto : Opinión sobre la propuesta de Adenda N° 4 al Contrato de Concesión del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao, Línea 1

Referencia : Oficio N° 1927-2016-MTC/25

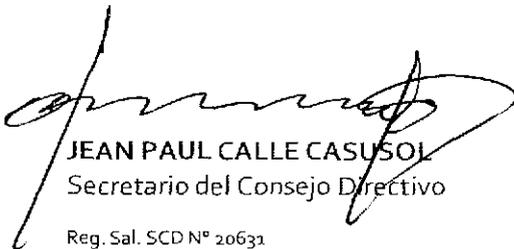
De mi consideración:

Me dirijo a usted, para poner en su conocimiento que el Consejo Directivo de OSITRAN, en su Sesión N° 589-2016-CD-OSITRAN, llevada a cabo el 06 de junio de 2016, adoptó el Acuerdo N° 1961-589-16-CD-OSITRAN a través del cual aprobó el Informe N° 022-16-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN y emitió opinión favorable respecto del proyecto de Adenda N° 4 al Contrato de Concesión del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao, Línea 1, Villa El Salvador – Av. Grau – San Juan de Lurigancho, sujeta al levantamiento de las observaciones que se señalan en los numerales 7, 13, 15, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 25, 26, 27, 28, 30, 31, 33 y 34 de las Conclusiones del referido Informe.

Al respecto, remito a usted copia certificada del Acuerdo N° 1961-589-16-CD-OSITRAN y copia del Informe N° 022-16-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, para su conocimiento y fines.

Sin otro particular, quedo de usted.

Atentamente,



**JEAN PAUL CALLE CASUSOL**  
Secretario del Consejo Directivo

Reg. Sal. SCD N° 20631

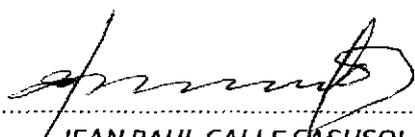


**ACUERDO N° 1961-589-16-CD-OSITRAN**  
**de fecha 06 de junio de 2016**

Vistos, el Informe N° 022-16-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN y el Oficio N° 1927-2016-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° 022-16-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN y, en consecuencia, emitir opinión técnica favorable respecto del proyecto de Adenda N° 4 al Contrato de Concesión del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao, Línea 1, Villa El Salvador – Av. Grau – San Juan de Lurigancho, sujeta al levantamiento de las observaciones que se señalan en los numerales 7, 13, 15, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 25, 26, 27, 28, 30, 31, 33 y 34 de las Conclusiones del referido Informe. Asimismo, se formulan comentarios y recomendaciones al referido proyecto de Adenda para consideración del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- 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° 022-16-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN al Ministerio de Transportes y Comunicaciones y a la Sociedad Concesionaria GYM Ferrovías 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° 022-16-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN al Ministerio de Economía y Finanzas.
- e) Dispensar el presente Acuerdo de lectura y aprobación posterior del Acta.

**CERTIFICO: Que la presente copia es fiel de su original**

  
JEAN PAUL CALLE CASUSOL  
Secretario de Consejo Directivo  
OSITRAN



INFORME N° 022-16-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN

Para : **OBED CHUQUIHUAYTA ARIAS**  
Gerente General

De : **MANUEL CARRILLO BARNUEVO**  
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

**FRANCISCO JARAMILLO TARAZONA**  
Gerente de Supervisión y Fiscalización

**JEAN PAUL CALLE CASUSOL**  
Gerente de Asesoría Jurídica

Asunto : Opinión sobre el proyecto de Adenda N° 4 al Contrato de Concesión del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao, Línea 1, Villa El Salvador – Av. Grau – San Juan de Lurigancho

Referencia : Oficio N° 1927-2016-MTC/25, recibido el 23.05.2016

Fecha : 01 de junio de 2016

**I. OBJETO**

1. Emitir la opinión técnica solicitada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones a través del documento de la referencia, respecto del proyecto de Adenda N° 4 al Contrato de Concesión del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao, Línea 1, Villa El Salvador – Av. Grau – San Juan de Lurigancho (en adelante, el Contrato de Concesión).

**II. ANTECEDENTES**

2. Con fecha 11 de abril del 2011, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, MTC o Concedente), en representación del Estado Peruano, y la Sociedad Concesionaria GYM FERROVÍAS S.A. (en adelante, el Concesionario) suscribieron el Contrato de Concesión.
3. Con fecha 13 de noviembre de 2013, el Concedente y el Concesionario (en adelante, las Partes) suscribieron la Adenda N° 1 al Contrato de Concesión, sobre requerimientos de los Acreedores Permitidos para obtener el Endeudamiento Garantizado Permitido y el cierre financiero respectivo.
4. Con fecha 23 de julio de 2014, las Partes suscribieron la Adenda N° 2 al Contrato de Concesión, sobre temas operativos para optimizar la operación del Material Rodante Adquirido con el Material Rodante Existente, y permitir la revisión del procedimiento y condiciones para la prestación del Servicio.



5. Mediante CARTA/METRO/OSITRAN/0835/2014, recibida el 21 de noviembre de 2014, el Concesionario solicitó la aprobación del Regulador para la implementación de las siguientes medidas de ordenamiento del servicio: i) comunicación a los clientes, ii) dosificación del acceso de clientes a las estaciones, y iii) ampliación de las bandas de hora punta, a fin de mitigar el efecto producido por el gran incremento de la afluencia de pasajeros en todo el sistema; y cuya vigencia se extendería hasta que se concreten las mejoras necesarias para disminuir el intervalo de paso a tres (3) minutos en las horas punta, las cuales deben ser definidas y dispuestas por el Concedente.
6. Con fecha 3 de diciembre de 2014, mediante Oficio N° 6782-2014-GSF-OSITRAN, el Regulador comunicó al Concesionario que, previamente a la toma de decisiones que conlleve a la restricción del acceso de los usuarios al servicio, debían utilizarse todos los recursos con los que cuenta la Línea 1, como programar la flota completa de veinticuatro (24) trenes en hora punta.
7. Mediante CARTA/METRO/OSITRAN/070/2015, recibida el 29 de enero de 2015, el Concesionario comunicó los resultados de la acción piloto implementada para separar el flujo de pasajeros en las estaciones de mayor afluencia, concluyendo que continuará con la implementación de vallas de ordenamiento hasta que se concrete la adquisición de nuevos trenes y las mejoras solicitadas a la infraestructura, las cuales tienen por finalidad mejorar la oferta y la capacidad de la Línea 1.
8. Con fecha 10 de febrero de 2015, mediante Oficio N° 835-2015-GSF-OSITRAN, el Regulador informó al Concesionario que éste tiene derecho a disponer la organización del Servicio y a tomar las decisiones que considere convenientes para su adecuada operación y funcionamiento, respetando los términos y condiciones del Contrato de Concesión y las Leyes Aplicables. Asimismo, señaló que en el marco de la cláusula 2.3 del Contrato, el Concesionario deberá adoptar las medidas necesarias para evitar congestión o demora en el ingreso y/o salida de los usuarios de las estaciones.
9. Con fecha 10 de agosto de 2015, mediante Memorándum N° 2450-2015-MTC/09.02, la Oficina de Programación e Inversiones (OPI) de la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto (OGPP) del MTC aprobó el Estudio de Preinversión a nivel de Perfil del Proyecto de "Mejoramiento de la Capacidad de los Sistemas de la Línea 1 de la Red Básica del Metro de Lima y Callao, Provincia de Lima, Departamento de Lima", con código SNIP N° 314626.
10. Con fecha 18 de noviembre de 2015, mediante Memorándum N° 574-2015-MTC/33.1, la AATE remite a la OGPP del MTC el Informe N° 026-2015-MTC/33.7, en el cual actualiza la evaluación económica del PIP "Mejoramiento de la Capacidad de los Sistemas de la Línea 1 de la Red Básica del Metro de Lima y Callao, Provincia de Lima, Departamento de Lima", con código SNIP N° 314626.



11. Mediante Oficio N° 0364-2016-MTC/25, recibido el 29 de enero de 2016, el Concedente comunicó a este Organismo Regulador que, mediante la Carta GYMF-2016-0043, el Concesionario solicitó efectuar la Evaluación Conjunta del proyecto de Adenda N° 4 al Contrato de Concesión; y, en tal sentido, convocó a una reunión el día jueves 4 de febrero a efectos de iniciar dicho proceso de evaluación, adjuntando para ello el proyecto de Adenda así como la documentación de sustento de dicha propuesta.
12. Con fecha 12 de febrero de 2016, las Partes suscribieron la Adenda N° 3 al Contrato de Concesión con el objeto de viabilizar que el Concedente asuma el financiamiento de los costos y gastos de las actividades de supervisión de los servicios prestados en virtud de dicho Contrato.
13. Mediante Carta GYMF-2016-0226, recibida el 3 de mayo de 2016, el Concesionario presentó al Concedente (con copia al Regulador) la nueva versión del proyecto de Adenda N° 4 al Contrato de Concesión para el trámite correspondiente.
14. Mediante Carta GYMF-2016-0230, recibida el 3 de mayo de 2016, el Concesionario remitió al Concedente (con copia al Regulador) un CD conteniendo la siguiente información: i) texto de la propuesta de Adenda e informe de sustento, ii) texto del anexo técnico de la propuesta de Adenda, iii) documentos de referencia de la propuesta de Adenda, y iv) modelo económico financiero.
15. Mediante Oficio Múltiple N° 0013-2016-MTC/25, recibido el 9 de mayo de 2016, el Concedente convocó a la reunión de cierre del proceso de Evaluación Conjunta para el día miércoles 11 de mayo.
16. Con fecha 11 de mayo, se llevó a cabo la reunión de Evaluación Conjunta convocada por el Concedente, habiendo quedado pendientes algunas observaciones. En tal sentido, mediante Oficio Múltiple N° 0017-2016-MTC/25, recibido el 13 de mayo de 2016, el Concedente convocó a una reunión de cierre del proceso de Evaluación Conjunta para el día lunes 16 de mayo.
17. Con fecha 13 de mayo de 2016, mediante correo electrónico, OSITRAN remitió al Concedente la Matriz de Comentarios al proyecto de Adenda N° 4 al Contrato de Concesión.
18. Conforme a lo señalado en el Acta de Reunión de Evaluación Conjunta, de fecha 16 de mayo de 2016, el Concedente comunicó a los funcionarios del Ministerio de Economía y Finanzas y del OSITRAN que, de conformidad con el numeral 55.6 del artículo 55 del Reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 410-2015-EF, procedería a la finalización de la Evaluación Conjunta y que en los siguientes días cumpliría con remitir la evaluación y sustento del sector, atendiendo a los comentarios planteados por ambas instituciones, a fin de solicitar se sirvan emitir las opiniones previas correspondientes.
19. Mediante Oficio N° 1927-2016-MTC/25, recibido el 23 de mayo de 2016, el Concedente remitió el proyecto de Adenda N° 4 al Contrato de Concesión debidamente visado, así como el Informe N° 0438-2016-MTC/25; por lo que solicitó la opinión previa de este Organismo Regulador.



20. Con fecha 26 de mayo de 2016, mediante correo electrónico, el Concedente remitió al Regulador los siguientes documentos de sustento adicionales: i) modelo financiero, ii) cálculo del costo de las Garantías, iii) presupuesto (compromisos del Estado), iv) presupuesto de Inversión, v) modelo presentado por el Concesionario.

### III. MARCO LEGAL Y CONTRACTUAL APLICABLE

#### III.1. Sobre la modificación del Contrato de Concesión

21. El numeral 22.1 del Decreto Legislativo N° 1224, Decreto Legislativo del Marco de Promoción de la Inversión Privada Mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos, establece que el Estado, de común acuerdo con el inversionista, podrá modificar el contrato de Asociación Público Privada manteniendo su equilibrio económico financiero y las condiciones de competencia del proceso de promoción, conforme a las condiciones y requisitos que establezca su Reglamento.

22. En la misma línea, el artículo 53° del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224, aprobado por Decreto Supremo N° 410-2015-EF, (en adelante, el Reglamento) señala que las Partes pueden convenir en modificar el contrato de Asociación Público Privada manteniendo el equilibrio económico financiero y las condiciones de competencia del proceso de promoción, y, además, procurarán no alterar la asignación de riesgos y la naturaleza del proyecto.

23. En atención a lo expuesto, la propuesta de modificación del Contrato de Concesión debe sustentar la conveniencia de su modificación, para lo cual debe respetar los parámetros antes descritos.

24. Del mismo modo, conviene indicar que los numerales 22.2, 22.3 y 22.4 del mencionado Decreto Legislativo establecen un mecanismo de Evaluación Conjunta de modificaciones contractuales, de acuerdo a los siguientes términos:

"22.2 En un plazo máximo de diez días hábiles de recibida la solicitud de adenda, el Ministerio, Gobierno Regional o Gobierno Local convoca a las entidades públicas que deben emitir opinión a la adenda propuesta, quienes asisten al proceso de evaluación conjunta, a la cual también puede ser convocado el inversionista. En esta etapa se puede solicitar información sobre el diseño del proyecto y contrato al Organismo Promotor de la Inversión Privada, que estuvo a cargo del proceso de promoción en que se originó el contrato, o del órgano que haga sus veces.

22.3 Culminado el proceso de evaluación conjunta, el Ministerio, Gobierno Regional o Gobierno Local evalúa y sustenta las modificaciones contractuales; y solicita la opinión no vinculante del organismo regulador respectivo en los proyectos bajo su competencia, y tratándose de materias de competencia del Ministerio de Economía y Finanzas, debe requerirse la opinión previa favorable de dicho Ministerio. Los acuerdos que contengan modificaciones al contrato Asociación Público Privada que no cuenten con opinión previa favorable del Ministerio de Economía y Finanzas, no surten efectos y son nulos de pleno derecho.

- 22.4 Los plazos y procedimientos dispuestos en el presente artículo, son establecidos en el Reglamento. De no emitirse opinión dentro de los plazos previstos son considerados como favorables”.

[El subrayado y resaltado es nuestro]

25. Con relación a lo anterior, los artículos 54, 55 y 56 del Reglamento establecen lo siguiente:

**Artículo 54.- Límite temporal para la suscripción de adendas**

*Durante los tres (03) primeros años contados desde la fecha de suscripción del contrato, no pueden suscribirse adendas a los contratos de Asociación Público Privada, salvo que se trate de:*

- a. La corrección de errores materiales.
- b. Los requerimientos sustentados de los acreedores permitidos, vinculados a la etapa de cierre financiero del contrato.
- c. La precisión de aspectos operativos que impidan la ejecución del contrato.

**Artículo 55.- Evaluación conjunta**

55.1 *Las modificaciones contractuales a solicitud del inversionista deben estar sustentadas y adjuntar los términos de la modificación propuesta. Esta propuesta de adenda es publicada por el Ministerio, Gobierno Regional o Gobierno Local en su portal institucional, dentro del plazo de cinco (05) días calendario de recibida.*

55.2 *Recibida la propuesta, el Ministerio, Gobierno Regional o Gobierno Local en el plazo máximo de diez (10) días hábiles, convoca a las entidades públicas que deben emitir opinión a la adenda propuesta para el inicio del proceso de evaluación conjunta, adjuntando la información presentada por el inversionista, así como cualquier otra información adicional que resulte necesaria para la evaluación por parte de las entidades públicas.*

55.3 *Las entidades públicas convocadas asisten al proceso de evaluación conjunta, en la cual se identifican: i) los temas y/o materias de la adenda de competencia de cada una de las entidades, ii) el cumplimiento de las condiciones señaladas en el presente Título, y iii) se elabora el plan de trabajo del proceso de evaluación.*

55.4 *Conforme el plan de trabajo, las entidades ponen en conocimiento la información que debe ser requerida al inversionista para la evaluación de las modificaciones contractuales, informan la necesidad de solicitar información sobre el diseño del proyecto y contrato al Organismo Promotor de la Inversión Privada que estuvo a cargo del proceso de promoción en que se originó el contrato, o del órgano que haga sus veces, y, emiten comentarios y/o consultas preliminares a los temas y/o materias de la adenda. Corresponde únicamente al Ministerio, Gobierno Regional o Gobierno Local determinar la concurrencia del inversionista y sus financistas, de ser necesario.*

55.5 *Las entidades públicas pueden suscribir actas y realizar reuniones presenciales o virtuales que resulten necesarias, considerando para ello el principio de Enfoque*



de Resultados. En caso el inversionista presente cambios a la propuesta de adenda, éstas se incorporan a la evaluación sin que ello implique retrotraer el análisis.

55.6 El proceso de evaluación conjunta finaliza cuando el Ministerio, Gobierno Regional o Gobierno Local así lo determine, lo cual debe ser informado a las entidades públicas y al inversionista.

55.7 Las disposiciones indicadas en el presente artículo son aplicables en lo que corresponda cuando la adenda es solicitada por el Ministerio, Gobierno Regional o Gobierno Local.

**Artículo 56.- Reglas aplicables para la evaluación de adendas**

56.1 Los contratos de Asociación Público Privada que prevean la introducción de inversiones adicionales al proyecto deben incluir las disposiciones necesarias para que dichas inversiones se aprueben de acuerdo al procedimiento de modificación contractual previsto en el Reglamento.

56.2 Asimismo, si la modificación contractual propuesta desvirtuara el objeto del proyecto original o involucrara un monto adicional que supere el quince por ciento (15%) del Costo Total del Proyecto, la entidad, siempre que la naturaleza del proyecto lo permitiera, evalúa la conveniencia de realizar un nuevo proceso de selección como alternativa a negociar una modificación al contrato de Asociación Público Privada en el marco de lo dispuesto en la Tercera Disposición Complementaria Final de la Ley.

[El subrayado es nuestro]

26. De acuerdo al artículo 54 de la referida norma reglamentaria, durante los primeros tres (3) años contados desde la fecha de suscripción de los contratos de APP, no pueden suscribirse adendas a los mismos, salvo que se trate de:

- a) La corrección de errores materiales.
- b) Los requerimientos sustentados de los acreedores permitidos vinculados a la etapa de cierre financiero del contrato.
- c) La precisión de aspectos operativos que impidan la ejecución del contrato.

27. De igual forma, se observa que el artículo 55 regula el mecanismo de Evaluación Conjunta de modificaciones contractuales, cuyas disposiciones se aplican en todos los casos de adendas solicitadas por el inversionista, y en lo que corresponda, en los casos de adendas solicitadas por el propio Ministerio. Así, entre otros aspectos, en el marco de dicha evaluación, recibida la propuesta, el Ministerio, en el plazo máximo de diez (10) días hábiles, convoca a las entidades públicas que deben emitir opinión a la adenda propuesta para el inicio del proceso de Evaluación Conjunta, adjuntando la información presentada por el inversionista, así como cualquier otra información adicional que resulte necesaria para la evaluación por parte de las entidades públicas.

28. Por último, el artículo 56 de la aludida norma reglamentaria dispone como regla aplicable para la evaluación correspondiente que, si la adenda propuesta desvirtuara el objeto del



proyecto original o involucrara un monto adicional que supere el 15% del Costo Total del Proyecto de APP, el Concedente -siempre que la naturaleza del proyecto lo permitiera- evaluará la conveniencia de realizar un nuevo proceso de selección, como alternativa a negociar una adenda al contrato<sup>1</sup>.

29. En ese contexto, el numeral 22.3 del Decreto Legislativo N° 1224 y el artículo 57 de su Reglamento, prevén que las modificaciones que se produzcan a los contratos de concesión requieren opinión no vinculante del organismo regulador respectivo en los proyectos bajo su competencia. En ese marco normativo, el artículo 57 del Reglamento establece disposiciones específicas con relación a las modificaciones contractuales, señalando lo siguiente:

**"Artículo 57.- Opiniones previas**

57.1 *En base a la información proporcionada en el proceso de evaluación conjunta, el Ministerio, Gobierno Regional o Gobierno Local determina y sustenta las modificaciones contractuales y solicita la opinión no vinculante del organismo regulador respectivo en los proyectos bajo su competencia.*

57.2 *Contando con la opinión del organismo regulador, la entidad pública solicita la opinión previa favorable del Ministerio de Economía y Finanzas en caso las modificaciones alteren el cofinanciamiento, las garantías, así como ante cambios en los parámetros económicos y financieros del contrato, y aquellos cambios que puedan generar modificaciones al equilibrio económico financiero del contrato de Asociación Público Privada o que puedan generar contingencias fiscales al Estado.*

57.3 *Los acuerdos indistintamente a la denominación que adopten, que contengan modificaciones al contrato de Asociación Público Privada, que regulen aspectos de competencia del Ministerio de Economía y Finanzas y que no cuenten con opinión previa favorable de éste, no surten efectos y son nulos de pleno derecho.*

57.4 *La opinión del organismo regulador y del Ministerio de Economía y Finanzas, según corresponda, se emite en un plazo no mayor de diez (10) días hábiles, contados a partir del día siguiente de la recepción de la solicitud de opinión. Transcurrido el plazo máximo sin que estas entidades hubiesen emitido su opinión, se entiende que ésta es favorable.*

57.5 *En caso dichas entidades requieran mayor información para la emisión de su opinión, dicho pedido de información se efectúa por una sola vez dentro de los tres (03) días hábiles siguientes a la recepción de la solicitud de opinión. En este supuesto, el cómputo del plazo se suspende y sólo se reinicia una vez recibida la información requerida."*

<sup>1</sup> Artículo 56.- Reglas aplicables para la evaluación de adendas

56.1 Los contratos de Asociación Público Privada que prevean la introducción de inversiones adicionales al proyecto deben incluir las disposiciones necesarias para que dichas inversiones se aprueben de acuerdo al procedimiento de modificación contractual previsto en el Reglamento.

56.2 Asimismo, si la modificación contractual propuesta desvirtuara el objeto del proyecto original o involucrara un monto adicional que supere el quince por ciento (15%) del Costo Total del Proyecto, la entidad, siempre que la naturaleza del proyecto lo permitiera, evalúa la conveniencia de realizar un nuevo proceso de selección como alternativa a negociar una modificación al contrato de Asociación Público Privada en el marco de lo dispuesto en la Tercera Disposición Complementaria Final de la Ley.



[El subrayado es nuestro]

30. De acuerdo con la referida norma, en base a la información proporcionada en el proceso de Evaluación Conjunta, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones debe determinar y sustentar las modificaciones contractuales, y luego de ello, solicitar la opinión no vinculante del organismo regulador respectivo en los proyectos bajo su competencia. Dicha opinión deberá ser emitida en un plazo máximo de diez (10) días hábiles contados a partir del día siguiente de la recepción de la solicitud, salvo que se requiera información complementaria, en cuyo caso los plazos quedarán suspendidos; de lo contrario, la opinión se considerará favorable.
31. En el presente caso, considerando que la solicitud de opinión técnica formulada por el Concedente fue realizada a través del Oficio N° 1927-2016-MTC/25<sup>2</sup>, recibido el 23 de mayo de 2016, el plazo para emitir la opinión técnica de OSITRAN vence el 6 de junio próximo.
32. En ese orden normativo, en los acápites siguientes se desarrollará el análisis de admisibilidad y procedencia de la solicitud de opinión técnica no vinculante, presentada por el Concedente al Regulador, respecto de la propuesta de Adenda efectuada por el Concesionario mediante Carta GYMF-2016-0226, en el marco de la cláusula 18.1 del Contrato de Concesión.

### III.2. De la función asignada a OSITRAN en materia de modificación contractual

33. De acuerdo a lo establecido en el artículo 3 de la Ley N° 26917, Ley de Creación de OSITRAN, en el ejercicio de sus funciones, este Organismo Regulador debe cautelar en forma imparcial y objetiva los intereses de los usuarios, los inversionistas y el Estado.
34. En lo que respecta a la modificaciones contractuales, el literal f) del numeral 7.1 del artículo 7 de la referida Ley, establece lo siguiente:

**"Artículo 7.- Funciones**

7.1. Las principales funciones de OSITRAN son las siguientes:

(...)

f) Emitir opinión técnica sobre la procedencia de la renegociación o revisión de los contratos de concesión. En caso ésta sea procedente, elaborará un informe técnico correspondiente y lo trasladará al Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción.

(...)"

[El subrayado es nuestro]

35. En concordancia con lo anterior, el artículo 28° del Reglamento General de OSITRAN , aprobado mediante Decreto Supremo N° 044-2006-PCM<sup>3</sup> (en adelante, REGO), establece lo siguiente:

<sup>2</sup> Con el referido documento, el Concedente remitió el proyecto de Adenda N° 4 al Contrato de Concesión debidamente visado, así como el Informe N° 0438-2016-MTC/25.  
<sup>3</sup> Publicado en el Diario Oficial "El Peruano" el día 27 de julio de 2006.

**"Artículo 28.- Opinión técnica previa y supervisión de los contratos**

A fin de guardar concordancia entre las funciones sujetas a su competencia y la de supervisar los contratos de concesión correspondientes, el OSITRAN, a través del Consejo Directivo, debe emitir opinión técnica previa, sobre materias referidas a:

(...)

3. La propuesta de modificación de los Contratos de Concesión. En este caso la opinión técnica previa es emitida por el OSITRAN respecto del acuerdo al que hayan arribado las partes, salvo que el respectivo contrato de concesión disponga procedimiento distinto.

(...)"

[El subrayado es nuestro]

36. Asimismo, el inciso 7 del artículo 7° del Reglamento de Organización y Funciones de OSITRAN, aprobado por Decreto Supremo N° 012-2015-PCM, establece que es función del Consejo Directivo el aprobar la opinión técnica previa a la celebración de contratos de concesión, su renovación, modificación del plazo de concesión, renegociación o revisión; así como declarar la improcedencia de las solicitudes de renegociación o revisión, conforme a la normativa de la materia.



37. Como puede advertirse, el marco legal vigente, de cumplimiento obligatorio para las Entidades Prestadoras, entre las que se encuentra el Concesionario, establece que corresponde al Regulador emitir opinión técnica en el caso de modificación del Contrato de Concesión.

38. Sobre el particular, los "Lineamientos para la Interpretación y Emisión de Opiniones sobre Propuestas de Modificación y Reconversión de Contratos de Concesión", aprobados por Acuerdo de Consejo Directivo N° 557-154-04-CD-OSITRAN de fecha 17 de noviembre de 2004 (en adelante, los Lineamientos), establecen los criterios a aplicar en caso se presenten solicitudes de interpretación, modificación y reconversión de los Contratos de Concesión.

39. Específicamente, el numeral 6.2 de los Lineamientos prevé que en caso de los supuestos de modificación sustancial, la opinión del Regulador deberá contener un análisis de los efectos de la modificación, sugiriendo los términos de la misma, sobre la base del análisis del cumplimiento de las obligaciones de la Entidad Prestadora; precisando que constituyen modificaciones sustanciales de un Contrato de Concesión, entre otros, la modificación del Régimen Tarifario que el Contrato establece y los cambios en el Plan de Inversiones<sup>4</sup> a cargo del Concesionario.

<sup>4</sup> En relación a la modificación del Plan de Inversiones, los Lineamientos establecen como elementos mínimos de análisis, los siguientes:

- Evaluación de las causas y gatillos que afectan el desarrollo del cronograma inicial de inversiones.
- Evaluación técnica y económica de la propuesta que incluya el análisis de la demanda y los efectos en la prestación de los servicios.
- Análisis de valor presente de las inversiones y de los flujos de caja con y sin modificaciones.

Asimismo, en relación a la modificación del alcance de una obligación, los Lineamientos establecen como elementos mínimos de análisis, los siguientes:



40. De otro lado, en lo que respecta específicamente al Contrato de Concesión materia de modificación, debe señalarse que la cláusula 18.1 establece lo siguiente:

*"18.1. Toda solicitud de enmienda, adición o modificación del presente Contrato deberá ser presentada a la otra Parte, con copia al Regulador, con el debido sustento técnico y económico - financiero. El CONCEDENTE o el CONCESIONARIO resolverán la solicitud contando con la opinión técnica del Regulador. El acuerdo de modificación será obligatorio para las Partes solamente si consta por escrito y es firmado por los representantes debidamente autorizados de las Partes.*

*De conformidad con el Artículo 33° del Reglamento del TUO, las Partes podrán modificar el presente Contrato, previo acuerdo por escrito, por causa debidamente fundada y cuando ello resulte necesario al interés público, respetando su naturaleza y en lo posible, las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas y el equilibrio económico - financiero de las prestaciones a cargo de las Partes.*

*Las Partes podrán modificar el presente Contrato de conformidad con lo establecido en el Decreto Legislativo N° 1012, su Reglamento y sus modificatorias.*

*Cualquier modificación al Contrato que implique un impacto fiscal o esté referido al Cofinanciamiento o las garantías requerirá la opinión favorable del Ministerio de Economía y Finanzas.  
(...)"*

[El subrayado es nuestro]

41. Como puede observarse, el primer párrafo de la cláusula citada establece expresamente que el solicitante de la Adenda asume la obligación contractual de presentar el "debido sustento técnico económico y financiero". En ese sentido, debe tenerse en cuenta que, la falta o la insuficiencia de dicho sustento técnico implica no sólo el incumplimiento de una obligación contractualmente asumida por las Partes, sino también la imposibilidad de emisión de opinión técnica previa a cargo del Regulador.
42. Adicionalmente, la referida cláusula del Contrato de Concesión acota las causales que sustentan la necesidad de suscripción de una modificación contractual, a los siguientes supuestos:

"18.1. (...)

*En consideración a lo dispuesto en el párrafo precedente las Partes expresamente convienen que el CONCEDENTE podrá negociar y acordar con el CONCESIONARIO modificaciones al Contrato, siempre que ello sea necesario y esté debidamente sustentado, entre otros, para:*

- Valorización de la obligación
- Cumplimiento de obligaciones relacionadas.
- Riesgos por cambios en la obligación sobre la operatividad, prestación y calidad de servicios.
- Evaluación de la compensación ofrecida.

- a) Que el CONCESIONARIO pueda obtener el Endeudamiento Garantizado Permitido; o
- b) Que esté relacionado con la naturaleza de la garantía que se otorgue a los Acreedores Permitidos, de acuerdo a lo previsto en la Cláusula 11.2; o
- c) Adecuar el Contrato a cambios tecnológicos o nuevas circunstancias que se produzcan durante la vigencia de la Concesión o sus prórrogas y que las Partes no puedan razonablemente conocer o prever en la Fecha de Suscripción del Contrato.
- d) Restablecer el equilibrio económico - financiero, de acuerdo con lo previsto en las Cláusulas 9.17 a 9.22.

*Para efectos de lo establecido en los párrafos precedentes, debe tomarse en cuenta que la modificación de cualquiera de los términos establecidos en el presente Contrato, requiere la opinión previa del Regulador, quien se pronunciará respecto del acuerdo al que hayan arribado las Partes."*

[El subrayado es nuestro]

- 43. En ese contexto, los elementos del marco legal y contractual antes expuestos, serán evaluados en el análisis de admisibilidad de la solicitud de opinión técnica sobre el proyecto de Adenda N° 4 al Contrato de Concesión.
- 44. Finalmente, debe señalarse que la opinión técnica emitida por OSITRAN y contenida en el presente Informe tiene carácter no vinculante, de conformidad con el numeral 171.2 del artículo 171° de la Ley N° 27444, el cual establece que los dictámenes e informes se presumirán facultativos y no vinculantes, salvo disposición contraria de la ley, y lo expresamente señalado por el numeral 22.3 del Decreto Legislativo N° 1224 y el numeral 57.1 de su Reglamento.



#### IV. ANÁLISIS

- 45. Luego de revisar los documentos remitidos por el Concedente a través del Oficio N° 1927-2016-MTC/25, el Contrato de Concesión y lo establecido en el marco legal vigente, a continuación se presenta nuestro análisis, el cual consta de dos secciones:

- A. Análisis de admisibilidad de la solicitud de opinión; y,
- B. Análisis del proyecto de Adenda.

##### IV.1. Análisis de admisibilidad de la solicitud de opinión

- 46. La Sección XVIII del Contrato de Concesión prevé que toda solicitud de enmienda, adición o modificación del mismo, realizada por cualquiera de las Partes, deberá ser presentada a la otra Parte, con copia para el Regulador, con el debido sustento técnico y económico financiero. La solicitud de modificación deberá respetar la naturaleza de la Concesión, las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas y el equilibrio económico y financiero de las prestaciones a cargo de las Partes. De igual modo, establece que las Partes podrán modificar el Contrato de Concesión, previo acuerdo, por causa debidamente fundada y cuando ello resulte necesario al interés público.



47. De otro lado, el artículo 54 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224<sup>s</sup> establece un límite temporal para la suscripción de Adendas durante los tres (3) primeros años contados desde la fecha de suscripción del Contrato de Concesión, el cual no resulta aplicable en el presente caso toda vez que el Contrato materia de análisis fue suscrito el 11 de abril de 2011.
48. El artículo 22 del Decreto Legislativo N° 1224 establece que el Estado, de común acuerdo con el inversionista, podrá modificar el contrato de Asociación Público Privada manteniendo su equilibrio económico financiero y las condiciones de competencia del proceso de promoción, procurando no alterar la asignación de riesgos y la naturaleza del proyecto.
49. En ese orden de ideas, corresponde evaluar el cumplimiento de los siguientes requisitos formales de la solicitud de modificación del Contrato de Concesión:
- Sustento técnico y económico-financiero
  - El equilibrio económico -- financiero
  - Las condiciones de competencia del proceso de promoción.
50. Adicionalmente, se verificará la presentación del sustento referido a la naturaleza de la Concesión, así como la causa fundada e interés público que fundamentan la propuesta de Adenda N° 4 al Contrato de Concesión.

#### IV.1.1. Sustento Técnico y Económico-Financiero

51. De la documentación remitida por el Concedente, a través del Oficio N° 1927-2016-MTC/25, se advierte la Carta N° GYMF-2016-0226 de fecha 3 de mayo de 2016, la cual contiene la propuesta de Adenda N° 4 solicitada por el Concesionario, y que a su vez adjunta el documento denominado "Informe de Sustento" elaborado por éste.
52. De igual modo, en el referido Oficio el Concedente señala que mediante Acta de Reunión de Evaluación Conjunta de fecha 16 de mayo de 2016, comunicó que procedería a la finalización de la etapa de Evaluación Conjunta; y solicita la opinión previa no vinculante del Regulador, adjuntando para tal efecto el Informe N° 438-2016-MTC/25.
53. En dicho Informe, el Concedente realiza --según señala-- un análisis del Equilibrio Económico Financiero, las condiciones de competencia del proceso que exige el Decreto Legislativo N° 1224, y la conveniencia de realizar las Inversiones Complementarias a través del Concesionario, como resultado de verificar que la inversión adicional contenida en el proyecto de Adenda no supera el 15% del Costo Total del Proyecto.

#### Artículo 54.- Límite temporal para la suscripción de adendas

Durante los tres (03) primeros años contados desde la fecha de suscripción del contrato, no pueden suscribirse adendas a los contratos de Asociación Público Privada, salvo que se trate de:

- a. La corrección de errores materiales.
- b. Los requerimientos sustentados de los acreedores permitidos, vinculados a la etapa de cierre financiero del contrato.
- c. La precisión de aspectos operativos que impidan la ejecución del contrato.

#### IV.1.2. Equilibrio económico – financiero

54. Mediante el Informe N° 438-2016-MTC/25 remitido adjunto al Oficio N° 1927-2016-MTC/25, el Concedente afirma que el proyecto de Adenda propuesto no afectará el Equilibrio Económico Financiero, señalando lo siguiente:

**"b) Equilibrio económico financiero de las Partes**

*Los modelos económicos - financieros remitidos y evaluados por los especialistas financieros de la Dirección General presenta resultados razonables a nivel de ingresos, costos y margen de utilidades, conforme a una lectura integral del análisis económico financiero de la Adenda N° 4, ello se encuentra detallado en el Numeral X."*

55. Con relación a ello, en el Numeral X del referido Informe, el Concedente anota lo siguiente:

**"X. ANÁLISIS ECONÓMICO FINANCIERO DE LA ADENDA**

**10.1. Estimación del Costo de Estructuración Financiera**

*El Concesionario de la Línea 1 del Metro de Lima, ha evaluado un conjunto de opciones de financiamiento para la ampliación del contrato y el financiamiento de US\$ 300 millones a fin de poder adquirir el material rodante adicional y realizar la construcción de las obras civiles adicionales. Entre dichas opciones se encuentra:*

- *Obtención de un crédito bancario, siendo esta opción restringida a razón que el Concesionario cuenta con compromisos establecidos en otros financiamientos por lo que este nuevo compromiso será parte del balance del grupo pudiendo afectar los resguardos financieros de otros financiamientos vinculados al Sponsor afectando el estructura financiera anterior y el record del Sponsor.*
- *Una de las opciones presentadas por el Concesionario es la emisión de bonos hasta por US\$ 300 millones, la cual conlleva una serie de costos de transacción, principalmente los costos de estructuración.*

*Mediante Carta GYMF-2015-0783-A, el Concesionario remitió información relativa a los costos de estructuración del Diseño, Construcción y Equipamiento de las Obras para el mejoramiento de la Línea 1 del Metro de Lima correspondiente a una emisión de bonos por US\$ 300 millones. A continuación se muestra dichos Costos:*

*(...)"*

56. Sobre esto último, el Concedente agrega que, dada la vasta experiencia de COFIDE en el financiamiento de proyectos similares, como banco partícipe, banco asesor, estructurador y emisor recurrente en el mercado de valores internacional, dicha entidad analizó las opciones de financiamiento presentadas por el Concesionario tomando en cuenta los costos de cada una de ellas, con el objetivo de determinar cuál de las opciones es la menos onerosa para el Estado. Así, según se señala en el Informe N° 438-2016-MTC/25, COFIDE habría recomendado establecer un tope a dólares corrientes no mayor a USD 14 704 450 por todos los costos de estructuración *Up Front* y recurrentes.

57. En atención a lo indicado por el Concedente en el Informe N° 438-2016-MTC/25, éste habría cumplido con presentar, formalmente, el referido requisito de admisibilidad previsto en el Contrato de Concesión y la normativa vigente.

#### IV.1.3. Condiciones de competencia del proceso de promoción

58. Con relación a las condiciones de competencia, mediante Informe N° 438-2016-MTC/25, el Concedente señala:

"A nivel del Factor de Competencia, tres (3) fueron los componentes:

- ✓ *Componente económico.* - menor cofinanciamiento en el PKT<sub>1</sub> (Precio por Kilómetro Tren en la Etapa 1), PKT<sub>2</sub> (Precio por Kilómetro Tren en la Etapa 2) y PKTA (Precio por Kilómetro Tren Adicional, sujeto a la aprobación del Concedente).
- ✓ *Tipo de Material Rodante.* - si se trata de Material Rodante Nuevo y/o Repotenciado.
- ✓ *Plazo.* - Oportunidad de entrega del Material Rodante.

En lo que respecta a los ingresos del Concesionario, el diseño garantizaba lo siguiente:

- ✓ El pago del PKT, en el caso de kilómetros garantizados, y el PKTA, en el caso de los kilómetros adicionales.
- ✓ Un número determinado de kilómetros anuales recorridos durante la explotación de la Concesión, sobre los cuales se efectuará un pago por kilómetro tren recorrido.
- ✓ Kilómetros garantizados anuales, siempre que la concesión se explote durante un periodo de 12 meses.
- ✓ Ajuste anual a partir del segundo año calendario de iniciada la Etapa de Explotación del PKT y PKTA.
- ✓ Ingresos que se obtenga como consecuencia de la explotación de servicios complementarios.

Cabe precisar que, el diseño estableció la ejecución de Inversiones Adicionales, las mismas que iban a ser retribuidas mediante el Pago por Obras - PAO. Sin embargo, el diseño estableció que éste instrumento sirva para el cambio del material rodante existente (trenes Ansaldo) y para inversiones menores.

De otro lado, el nivel tarifario está a cargo del Concedente, quien aprueba su incremento. La tarifa establecida es de S/. 1,50 pasaje adulto, S/. 0,75 pasaje medio o universitario y S/. 0,75 pasaje escolar. Todos los pagos se encuentran exonerados del IGV.

En lo que respecta a la distribución de riesgos, sin perjuicio de la amplitud del análisis sobre los riesgos, se abordan los siguientes:

*Distribución de Riesgos*

Tipo	Concedente	Concesionario
Riesgo de Demanda	X	
Riesgo de Inversión		x
Riesgo de Operación y Mantenimiento		x
Riesgo de variación de precios por inflación	X	

Ahora bien, a nivel de demanda, se había proyectado lo siguiente:

**Proyección de Demanda**

Año Concesión	Año Calendario	PAS – VIAJE DÍA HÁBIL	PAS – DÍA FESTIVO	MILLONES PAS – VIAJE AÑO
1	2011	130,400	109,536	45,0
2	2012	134,255	112,690	46,0
3	2013	223,628	187,848	77,2
5	2015	232,375	195,195	80,2
10	2020	254,244	213,565	87,7
20	2030	302,749	254,309	104,4
30	2040	351,352	295,135	121,2

Fuente: Estudio de Demanda elaborado por Europraxis, ALG, Helios y TMB 2010 incorporado en la propuesta técnica. Anexo 2 Apéndice 1 del Contrato de Concesión.

Como puede advertirse, el Diseño del Contrato de Concesión estableció que para atender la demanda proyectada de 351,352 pasajeros - viaje día hábil, en el año 30 de la Concesión, el Concesionario debía disponer de 24 trenes, 19 de ellos con una conformación de cinco (5) coches, y cinco (5) de ellos con una conformación de seis (6) coches. Estos últimos trenes deberían ser materia de reemplazo, para lo cual se reguló las Inversiones Adicionales.

Sin perjuicio de lo expuesto, a la fecha, encontrándonos en el quinto (5) año de la concesión, se advierte que la demanda promedio en día hábil está aproximadamente en 322,000 pasajeros, debiendo destacarse que en el mes de diciembre de 2015 éste se encontraba entre los 344,000 a 363,000 pasajeros - viaje día hábil, superando inclusive, el año 30 de la Concesión, conforme a la proyección de la demanda del diseño del Contrato de Concesión.



Finalmente, según lo indicado por la AATE<sup>6</sup>, la proyección de la demanda para la línea 2 indica:

*“La actualización de la proyección de la demanda elaborada por la Unidad Gerencial de Desarrollo, considera una demanda esperada de 509,509 viajes para el año 2018, 556,654 para el año 2020 y así sucesivamente hasta el año 2041 con 773,033 viajes/día.”*

59. De acuerdo a lo afirmado por el Concedente, “a la fecha, se advierte que la demanda promedio en día hábil está aproximadamente en 322,000 pasajeros, debiendo destacarse que en el mes de diciembre de 2015 éste se encontraba entre los 344,000 a 363,000 pasajeros - viaje día hábil, superando inclusive, el año 30 de la Concesión, conforme a la proyección de la demanda del diseño del Contrato de Concesión. De esta manera, la demanda actual de la Línea 1 del Metro de Lima supera largamente la proyección de demanda modelada en el diseño del Contrato de Concesión; situación que sustenta –según sostiene el Concedente– la modificación de los términos iniciales previstos en el Contrato de Concesión.

60. De esta manera, el Concedente estaría cumpliendo con presentar el sustento referido a que, las modificaciones propuestas en el proyecto de Adenda N° 4 al Contrato de Concesión, mantendrían las condiciones de competencia del proceso de promoción.

**IV.1.4. La naturaleza de la Concesión**

61. Específicamente, con respecto a este requisito, en el Informe N° 438-2016-MTC/25, el Concedente señala lo siguiente:

\_\_\_\_\_

<sup>6</sup> Fuente: Memorandum N° 722-2015-MTC/33.1 que adjunta el Informe N° 135-2015-MTC/33.9.



**"5.1. La naturaleza de la concesión**

*De conformidad con la Cláusula 2.8 del Contrato de Concesión, el proyecto constituye una Asociación Público Privada bajo la modalidad de Concesión Cofinanciada, la cual viene manteniendo dicha característica con la suscripción de la Adenda N° 4."*

62. De lo indicado por el Concedente, se tiene que el Contrato de Concesión mantiene la modalidad Cofinanciada prevista en la Cláusula 2.8, en la fecha de su suscripción; situación con la cual se daría cumplimiento al requisito de admisibilidad indicado líneas arriba.

**IV.1.5. Causa fundada e interés público de la propuesta de Adenda**

63. Con relación a la Causa Fundada de la propuesta de Adenda N° 4 al Contrato de Concesión, en el Informe N° 438-2016-MTC/25, el Concedente señala lo siguiente:

**"a) Causa Fundada**

*Se entiende como Causa Fundada al evento contemplado en el marco legal y contractual vigente que posibilita y viabiliza la modificación de un Contrato de Concesión; en el presente caso, el Contrato de Concesión y el marco legal vigente contempla que las Partes de común acuerdo pueden modificar lo originalmente convenido y pactado.*

*Al respecto, la Cláusula 18.1 del Contrato de Concesión establece que las Partes podrán modificar el Contrato de Concesión de conformidad con el Decreto Legislativo N° 1012, su Reglamento y sus modificatorias (como en el presente caso el Decreto Legislativo N° 1224 y su Reglamento). Señala, además, que las Partes expresamente convienen que el Concedente podrá negociar y acordar con el Concesionario modificaciones al Contrato, siempre que ello sea necesario y esté debidamente sustentado, entre otros, para:*

*"(...)*

*c) Adecuar el Contrato a cambios tecnológicos o nuevas circunstancias que se produzcan durante la vigencia de la Concesión o sus prórrogas y que las Partes no puedan razonablemente conocer o prever en la Fecha de Suscripción del Contrato.*

*Para efectos de lo establecido en los párrafos precedentes, debe tomarse en cuenta que la modificación de cualquiera de los términos establecidos en el presente Contrato, requiere de la opinión previa del Regulador, quien se pronunciará respecto al acuerdo al que hayan arribado las Partes.*

*Para efectos de lo establecido en los párrafos precedentes, debe tomarse en cuenta que la modificación de cualquiera de los términos establecidos en el presente Contrato, requiere de la opinión previa del Regulador, quien se pronunciará respecto al acuerdo al que hayan arribado las Partes." (El resaltado es nuestro)."*

64. Conforme se observa, de acuerdo a lo resaltado en el referido Informe, el Concedente considera que la causa que fundamenta la suscripción de la Adenda N° 4 al Contrato de Concesión, es adecuar el Contrato a cambios tecnológicos o nuevas circunstancias que se produzcan durante la vigencia de la Concesión o sus prórrogas y que las Partes no puedan



razonablemente conocer o prever en la Fecha de Suscripción del Contrato<sup>7</sup>, de acuerdo a lo establecido en el Reglamento de la Ley de APP.

65. En lo relacionado al Interés Público vinculado a la propuesta de Adenda, a través del Informe N° 438-2016-MTC/25, el Concedente señala lo siguiente:

**"b) Interés Público**

*Se entiende por Interés Público al resultado de un conjunto de intereses individuales compartidos y coincidentes de un grupo mayoritario de individuos, que se asigna a toda la comunidad como consecuencia de esa mayoría, y que encuentra su origen en el querer axiológico de esos individuos, apareciendo con un contenido concreto y determinable, actual, eventual o potencial, personal y directo respecto de ellos, que pueden reconocer en él su propio querer y su propia valoración, prevaleciendo sobre los intereses individuales que se le opongan o afecten, a los que desplaza o sustituye sin aniquilarlos.*

En el caso de la presente Propuesta de Cuarta Adenda al Contrato de Concesión, en opinión de esta asesoría, resulta claro que su modificación se manifiesta en la necesidad prioritaria no solo para el Estado, sino para los usuarios (pasajeros) del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao, Línea 1, Villa El Salvador - Av. Grau - San Juan de Lurigancho, toda vez que la modificación de los aspectos operativos permitirá que el Concesionario ejecute de manera eficiente las obligaciones pactadas en el Contrato de Concesión. Asimismo, permitirán que el Concesionario adecúe su prestación de servicios a la demanda de los usuarios, en términos de calidad. Por consiguiente, se constituyen también en modificaciones que buscan satisfacer el interés público.

(...)"

66. Así, el Concedente afirma que el Interés Público vinculado a la propuesta de Adenda, se manifiesta en la necesidad prioritaria no solo para el Estado, sino para los usuarios de la Línea 1 del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao, de adecuar los aspectos operativos del Contrato de Concesión, a fin de permitir que el Concesionario ejecute de manera eficiente las obligaciones contractualmente pactadas; permitiéndole, al mismo tiempo, adecuar la prestación del Servicio a la demanda de los usuarios, en términos de calidad.
67. Por otra parte, es importante indicar que la solicitud del Concedente cumple con los requisitos de admisibilidad establecidos en la Resolución de Consejo Directivo N° 058-2006-CD-OSITRAN, según la cual, la solicitud debe contener, entre otros, la propuesta de redacción de la o las estipulaciones contractuales materia de modificación.

<sup>7</sup> Sobre el particular, a través del Informe N° 438-2016-MTC25, el Concedente advierte que la AATE, como Órgano Técnico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través de su Informe N°111-2016-MTC/33.9, estaría sustentando los aspectos operativos de la propuesta de Adenda, de acuerdo a los siguientes rubros:

- 7.1 Demanda de viajes en la Línea 1 del Metro de Lima
- 7.2 Proyección de la demanda para la Línea 1 del Metro de Lima
- 7.3 Dimensionamiento de la Flota
- 7.4 Respecto a los nuevos Kilómetros Tren Recorridos
- 7.5 Intervalos de Paso Lunes a Viernes (Días Laborables)
- 7.6 Kilómetros Garantizados".

68. En consecuencia, atendiendo a que la solicitud de opinión técnica presentada por el Concedente mediante Oficio N° 1927-2016-MTC/25, en fecha 23 de mayo de 2016, respecto del proyecto de Adenda N° 4 al Contrato de Concesión, cumple con los requisitos de admisibilidad señalados anteriormente<sup>8</sup>, la referida solicitud debe admitirse a trámite; procediendo por tanto, el análisis de fondo de la modificación contractual propuesta.

#### IV.2. Análisis del proyecto de Adenda

69. El marco legal aplicable exige que la modificación del Contrato de Concesión mantenga el equilibrio económico-financiero y las condiciones de competencia del proceso de promoción, procurando no alterar la asignación de riesgos y la naturaleza del proyecto. En tal sentido, el análisis de las modificaciones propuestas se realizará observando dichos parámetros, entre otros.

##### IV.2.1. Cuestión previa: Asignación de riesgos

70. Uno de los elementos claves en el diseño de las concesiones es la identificación de los riesgos y su adecuada asignación. Esto último tiene un importante impacto en el costo de capital y la bancabilidad de la concesión, dado que en el diseño de la concesión se busca establecer el equilibrio financiero del Concesionario, bajo una determinada asignación de riesgos. De este modo, una eventual modificación o reasignación de los riesgos establecidos en el Contrato de Concesión podría implicar una alteración del equilibrio económico.

71. En un contexto de incertidumbre, el riesgo en una relación contractual debe ser asumido por aquella parte que se encuentra en mejor capacidad de hacerlo; es decir, cada riesgo debe ser asignado a aquella parte con mayor capacidad para reducirlo o controlarlo a menor costo.<sup>9 10 11</sup> La asignación del riesgo al más capacitado obedece a la estrecha relación que existe entre riesgos e incentivos; en la medida que cierto agente está sometido a cierto riesgo, tendrá el incentivo a manejarlo de la mejor manera posible en función de su propio interés.<sup>12</sup>

72. Lo anterior es reconocido por el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224, el cual en su numeral 2.4 establece como uno de los principios el de valor por dinero, con el objeto de buscar la combinación óptima entre los costos y la calidad del servicio público ofrecido a los usuarios, teniendo en cuenta una adecuada distribución de los riesgos en todas las fases del proyecto de APP. Asimismo, señala que la generación de valor por dinero en las fases de desarrollo de las APPs puede darse de manera no limitativa, entre otros, al momento de

<sup>8</sup> Sin embargo, debemos advertir que la verificación formal del cumplimiento de los requisitos de admisibilidad, no representa conformidad alguna sobre el fondo del sustento técnico, económico y financiero remitido por el Concedente. Así, la evaluación técnica del contenido de la información, la suficiencia y pertinencia de la misma, así como la evaluación de la propuesta de adenda con la información remitida al Regulador, serán desarrolladas en las secciones siguientes.

<sup>9</sup> Kerf, M. et. al., (1998). Concessions for infrastructure: A Guide to the Design and award. Technical Paper N° 389. World Bank.

<sup>10</sup> Macho-Stadler, I. y Perez-Castrillo, D. (2001). An introduction to the Economics of Information. Incentives and contracts, Oxford University Press.

<sup>11</sup> Estache, A. y de Rus, G. (2003). Privatización y regulación de infraestructuras de transporte: Una guía para reguladores. Banco Mundial – Alfaomega, páginas 23-25.

<sup>12</sup> Pereira, A. (2008). Asignación de riesgos en concesiones viales: Evaluación de la aplicación de mecanismos de mitigación de riesgos en contratos de concesión en Uruguay, Documento N° 20/08, Departamento de Economía, Universidad de la República.

identificar los riesgos y distribuirlos a aquella parte con mayores capacidades para administrarlos.

73. De otro lado, conforme a los Lineamientos, que rigen el actuar de OSITRAN, los principios generales aplicables al análisis de procedencia y opinión técnica para las modificaciones y reconversiones de contratos de concesión, son los siguientes:

- Equilibrio<sup>23</sup>
- No discriminación
- Beneficio – Costo
- Transparencia
- Bienestar de los Usuarios<sup>24</sup>

74. En el caso específico de esta concesión, los riesgos fueron asignados a las Partes a través del Contrato de Concesión. En esa línea de razonamiento, el análisis de las cláusulas contenidas en el proyecto de Adenda se realizará verificando que las mismas no alteren dicha asignación de riesgos; destacándose que en caso que alguna de las cláusulas propuestas no acompañe el sustento debido, OSITRAN observará dicha circunstancia, para señalar que no procede dicha modificación.



#### IV.2.2. Objeto del proyecto de Adenda

75. Conforme a lo establecido en la Cláusula Segunda del proyecto de Adenda, ésta tiene por objeto ampliar la capacidad de transporte de la Línea 1, como consecuencia del incremento significativo de la demanda por encima de los niveles previstos inicialmente en el Contrato de Concesión.

---

<sup>23</sup> Lineamientos para la Interpretación y Emisión de Opiniones sobre Propuestas de Modificación y Reconversión de Contratos de Concesión.-

"5.1 Equilibrio

Todo Contrato de Concesión busca, en lo posible, una igualdad en los derechos y obligaciones, es decir, que exista una equivalencia entre el derecho otorgado y los compromisos adquiridos. Se presume que el Contrato tiene y mantiene una adecuada distribución de riesgos, costos y beneficios entre las Partes, que derivan en el equilibrio de las ecuaciones económica y política del contrato.

Para la aplicación de este principio, se asocia a la ecuación económica un valor de la concesión y un retorno de referencia ajustado por riesgo, aspectos que no significan necesariamente garantizar un nivel de ganancia. En la práctica, el regulador puede establecer una tasa interna de retorno de la concesión y una varianza de referencia, estimadas para la explotación de las infraestructuras bajo condiciones óptimas y económicamente eficientes, y comparables con la experiencia internacional.

(...) Por tanto, las renegociaciones permiten restablecer el equilibrio económico con el que el Concesionario contrató, pero nunca ofrecer lucros adicionales, ni que se produzca un traspaso de riesgos entre las partes del contrato."

[El subrayado es nuestro]

<sup>24</sup> Lineamientos para la Interpretación y Emisión de Opiniones sobre Propuestas de Modificación y Reconversión de Contratos de Concesión.-

"5.5 Bienestar de los usuarios

Las modificaciones de contratos no podrán disminuir el nivel de bienestar de los usuarios (precios, calidad, riesgos y oportunidad), ni afectar el bienestar de terceros.

En caso de presentarse un conflicto entre los principios mencionados prevalecerá sobre el resto el principio de bienestar de los usuarios, en tanto no afecte la sustentabilidad del servicio. En el caso que uno o más principios se incumplan, OSITRAN tomará en cuenta tal situación para emitir su opinión a la solicitud presentada."

76. Para tal efecto, la Cláusula Tercera del proyecto de Adenda indica que las Partes acuerdan establecer como obligación del Concesionario la ejecución de cinco (5) Obras como Inversiones Complementarias, de acuerdo a los siguientes términos:

**"TERCERA: ACUERDO DE EJECUCIÓN DE OBRAS COMPLEMENTARIAS**

Las Partes acuerdan que, a partir de la fecha de suscripción de la presente Adenda, constituye obligación del CONCESIONARIO la ejecución de las siguientes Obras como Inversiones Complementarias (cada una "Obra Complementaria"):

1. Obra 1 - Remodelación de 05 Estaciones (i.e. Villa El Salvador, Cultura, Grav, Gamarra y Bayovar).
2. Obra 2 - Mejoras en el Sistema Eléctrico.
3. Obra 3 - Segundo Acceso al patio de VES.
4. Obra 4 - Ampliación de Vías de Estacionamiento en el patio de maniobras de Bayovar.
5. Obra 5 - Nuevos enlaces (cambiavías) en vía principal.

La Inversión Total de las Inversiones en Obras Complementarias es de US\$ 129'872,928.24 (Ciento Veintinueve Millones Ochocientos Setenta y dos Mil Novecientos Veintiocho y 24/100 Dólares Americanos), monto que constituye una suma alzada, según el Presupuesto de Inversión en Obras Complementarias aprobado. Por consiguiente, todos los costos relacionados a la ejecución de las obras previstos en la presente adenda, son a cuenta y riesgo del Concesionario. La Inversión Total de las Inversiones en Obras Complementarias antes indicado no incluye el Impuesto General a las Ventas."

77. Del mismo modo, la Cláusula Cuarta del proyecto de Adenda señala que las Partes acuerdan establecer como obligación del Concesionario la inversión en Material Rodante Complementario, conforme a los siguientes términos:

**"CUARTA: ACUERDO DE INVERSIÓN EN MATERIAL RODANTE COMPLEMENTARIO**

Las Partes acuerdan que, a partir de la fecha de suscripción de la presente Adenda, constituye obligación del CONCESIONARIO la inversión en el siguiente Material Rodante Complementario:

1. 20 trenes de 5 coches (Unidades Ma1-Mb1-R-Mb2-Ma2) con cabinas externas, 1500 Vcc de tensión de catenaria y formación de tren continuo.
2. 39 coches (Unidades M sin cabina, 1500 Vcc de tensión de catenaria, preparado para acoplarse al Material Rodante Adquirido y al Material Rodante Complementario referido en el numeral 1. anterior, ambos con formación original de 5 coches).

La Inversión Total de las Inversiones en Material Rodante Complementario es de US\$ 267'723,479.58 (Doscientos Sesenta y Siete Millones Setecientos Veintitrés Mil Cuatrocientos Setenta y Nueve y 58/100 Dólares Americanos), monto que incluye todos los costos asociados a la provisión y puesta en marcha del Material Rodante



*Complementario, según el Presupuesto de Inversión en Material Rodante Complementario aprobado. La Inversión Total de las Inversiones en Material Rodante antes indicado no incluye el Impuesto General a las Ventas."*

78. Sobre el particular, mediante el Informe N° 0438-2016-MTC/25, remitido a través del Oficio N° 1927-2016-MTC/25, el Concedente sustenta el proyecto de Adenda, en un incremento de la demanda con relación a la que fue proyectada en el Estudio de Demanda que sirvió de base para la determinación de los Kilómetros Garantizados establecidos en el Contrato de Concesión<sup>15</sup>.
79. En efecto, de acuerdo al mencionado Estudio, el diseño del Contrato de Concesión estableció que para atender la demanda proyectada de 351 352 pasajeros (demanda estimada para el año 2030), el Concesionario debía disponer de 24 trenes, 19 de ellos con una conformación de cinco (05) coches y cinco (05) de ellos de conformación de seis (06) coches<sup>16</sup>. No obstante lo proyectado, encontrándose en el quinto año de la concesión, la demanda promedio en día hábil es de aproximadamente 322 000 pasajeros, llegando inclusive a 363 000 pasajeros según los registros para el mes de diciembre de 2015; situación que ha superado largamente la proyección realizada en el Estudio de Demanda utilizado en el diseño del Contrato de Concesión.
80. Al respecto, la Autoridad Autónoma del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao (en adelante, AATE), como Órgano Técnico del MTC, mediante el Informe N° 111-2016-MTC/33.9 ha señalado que con la incorporación al servicio del Tramo II de la Línea 1 ocurrida a fines del mes de julio de 2014, la demanda atendida se incrementó en más del 100%. Por ejemplo, la demanda promedio en días hábiles al mes de marzo de 2016 fue similar a la demanda proyectada para el Año 18 de la Concesión (año 2033).
81. En este sentido, de acuerdo a lo indicado por la AATE en el referido Informe, la actualización de la proyección de la demanda considera una demanda esperada de 509 509 viajes por día para el año 2018, 556 654 para el año 2020 y de 773 033 viajes por día para el año 2041. Adicionalmente, la AATE señala que, a efectos de atender dicha demanda, se requiere mejorar la oferta de transporte de la Línea 1 operando a intervalos de paso de tres (03) minutos; para lo cual se requiere ejecutar inversiones en la construcción de las cinco (05) Obras Cíviles detalladas en la Cláusula Tercera del proyecto de Adenda y la adquisición del Material Rodante Complementario detallado en la Cláusula Cuarta.

#### Sobre los montos de inversión

82. Con relación a los montos de Inversión por Obras Complementarias y Material Rodante Complementario establecidos en el proyecto de Adenda, el Concedente señala en el Informe N° 0438-2015-MTC/25 (pp. 172-173) que, mediante el Memorándum N° 413-2016-MTC/33.1 que adjunta el Informe N° 026-2016-MTC/33.7, la AATE sustentó los rubros Costo Directo Total, Gastos Generales, Expediente Técnico de Obras Complementarias y Utilidad. Asimismo, el Concedente señala haber tomado en cuenta las evaluaciones hechas por

<sup>15</sup> Estudio de Demanda elaborado por Europraxis, ALG, Helios y TMB 2010 incorporado en la propuesta técnica. Anexo 2 Apéndice 1 del Contrato de Concesión.

<sup>16</sup> Apéndice 1 del Anexo 2 del Contrato de Concesión.

COFIDE sobre las garantías y los costos de estructuración, y con respecto a los Costos Financieros, ha tomado en cuenta la evaluación hecha por la consultoría de ESAN.

83. Al respecto, es preciso indicar que la determinación de los montos de inversión fue realizada exclusivamente por el Concedente, destacándose que el Regulador no ha participado directa o indirectamente en su determinación. En concordancia con ello, es importante indicar que no es competencia de este Organismo Regulador aprobar ni validar los presupuestos de las Inversiones Complementarias.

#### IV.2.3. Análisis de las modificaciones contractuales propuestas

84. Mediante la Cláusula Quinta del proyecto de Adenda, las Partes acuerdan incluir y modificar diversas definiciones y cláusulas del Contrato de Concesión, según se detalla en los siguientes acápite.

##### a) **Modificación de la definición de Endeudamiento Garantizado Permitido**

85. El texto de la definición de Endeudamiento Garantizado Permitido (en adelante, EGP) en el proyecto de Adenda señala lo siguiente:

"Endeudamiento Garantizado Permitido

*Consiste en el endeudamiento por concepto de operaciones de financiamiento o crédito, emisión de valores mobiliarios y/o préstamo de dinero de cualquier Acreedor Permitido bajo cualquier modalidad, cuyos fondos serán destinados al cumplimiento del objeto de este Contrato, incluyendo cualquier renovación, reprogramación o refinanciamiento de tal endeudamiento, conforme a lo previsto en la Cláusula 11.2.*

El Endeudamiento Garantizado Permitido podrá ser autorizado para el caso de las Inversiones Complementarias, siendo que para efectos de lo dispuesto en la Cláusula 11.2, se deberá entender que cualquier referencia a Inversiones Obligatorias incluye a las Inversiones Complementarias.

Las operaciones de financiamiento que no son financiadas con Acreedores Permitidos, no son oponibles al Estado, por lo tanto, queda establecido que el CONCEDENTE no asumirá obligaciones o deudas de dichas operaciones."

86. Con relación al último párrafo que se pretende agregar a la referida definición, resulta claro que sólo los Acreedores Permitidos pueden exigir al Estado, a través de las garantías aprobadas por éste, que responda por las obligaciones del Concesionario derivadas de una operación de Endeudamiento Garantizado Permitido (EGP). De esta manera, si el Concesionario optara por financiarse a través de un mecanismo distinto al de un EGP, dicho financiamiento será de su entera responsabilidad, sin que el Concedente asuma obligación alguna por dichas operaciones.

87. En ese sentido, se considera que la modificación propuesta es adecuada, habida cuenta que los endeudamientos que contraiga el Concesionario y que no constituyan EGP, no deben exponer directamente al Concedente frente al acreedor, puesto que la relación de pago por las retribuciones que genera la concesión es del Concedente al Concesionario.

b) **Modificación de la cláusula 6.21**

88. La modificación planteada a la mencionada cláusula en el proyecto de Adenda, se encuentra vinculada al pago por la supervisión de las Inversiones Complementarias al Regulador y el respectivo procedimiento operativo de desembolso. Sobre el particular, la modificación a dicha cláusula señala lo siguiente:

**"Supervisión de las Inversiones Obligatorias**

6.21. *Corresponde al Regulador directamente o a través del Supervisor de Inversiones Obligatorias, efectuar las acciones de fiscalización técnica que le competen durante la ejecución de las Inversiones. En caso el Regulador opte por designar a un Supervisor de Inversiones Obligatorias, deberá informar dicho hecho fehacientemente por escrito al CONCESIONARIO en un plazo máximo de cinco (05) Días, contados a partir de la fecha de suscripción del contrato con el supervisor antes indicado.*

*El CONCESIONARIO deberá dar al Regulador y al equipo que éste disponga de ser el caso, libre acceso al Área de la Concesión para realizar sin obstáculos su labor con la exactitud requerida.*

*En el caso de Inversiones Complementarias, corresponde al Regulador directamente o a través del supervisor de Inversiones Complementarias, efectuar las acciones de fiscalización técnica que le competen, siendo aplicable el presente numeral y el numeral 6.22 del Contrato de Concesión.*

*Los costos derivados de las actividades de supervisión en que incurra el Regulador, para las Inversiones Complementarias, así como los gastos preparatorios de los procesos de selección, serán de cargo del CONCEDENTE, el mismo que asciende a 3.6% de la Inversión Total de las Inversiones Complementarias.*

*El pago será realizado por el CONCEDENTE al Regulador de acuerdo a los cronogramas de pago e importes que determine el Regulador.*

*Si por causas imputables a alguna de las Partes se genere un incremento de los costos de Supervisión debidamente acreditados, los mayores costos deberán ser asumidos por la parte responsable.*

*El CONCEDENTE depositará el pago por supervisión de las Inversiones Complementarias en la cuenta bancaria que el Regulador disponga para la administración de dichos montos, de acuerdo a la normativa aplicable".*

89. Con relación a la modificación propuesta, cabe indicar que es importante que el Regulador cuente con los recursos necesarios para realizar la supervisión de las Obras, a fin de garantizar que los Usuarios puedan disponer de una infraestructura de calidad que cumpla los Niveles de Servicio establecidos en el Anexo 7 del Contrato de Concesión.

90. Al respecto, mediante la modificación propuesta: i) se está garantizando que el OSITRAN cuente con los recursos necesarios para la realización de la Supervisión de las Inversiones Complementarias en su totalidad, vale decir para la supervisión de la ejecución de las Obras



Complementarias y la adquisición del Material Rodante Complementario (20 trenes de 05 coches y 39 coches adicionales) y; ii) se está garantizando que el OSITRAN disponga **oportunamente** con los recursos para la supervisión, dado que se establece como obligación del Concedente realizar el desembolso del monto de supervisión según el cronograma de pagos por supervisión que OSITRAN determine.

91. Asimismo, el proyecto de Adenda dispone que *"Si por causas imputables a alguna de las Partes se genere un incremento de los costos de Supervisión debidamente acreditados, los mayores costos deberán ser asumidos por la parte responsable"*. Este mecanismo garantizará que el Regulador cuente con los recursos necesarios para la realización de la supervisión en caso se genere incrementos en los costos relacionados, a causa de, por ejemplo, la demora en la entrega de terrenos por parte del Concedente.
92. Por tanto, este Organismo Regulador considera adecuado el contenido de la modificación propuesta.

c) **Modificación de la cláusula 10.4**

93. La presente modificación busca establecer los kilómetros anuales que el Concedente garantizará al Concesionario con respecto al Material Rodante Complementario que se pretende adquirir (20 trenes de 05 coches y 39 coches adicionales) en el marco del proyecto de Adenda materia de análisis. Asimismo, mediante la modificación propuesta, se establece la aplicación de una penalidad por kilómetro no recorrido durante el periodo de ejecución de las Inversiones Complementarias. Sobre el particular, la modificación contractual plantea lo siguiente:

*"10.4. Los Kilómetros Garantizados corresponden a aquellos kilómetros que garantiza el CONCEDENTE al CONCESIONARIO para la etapa de Explotación.*

*Los Kilómetros Garantizados anuales, siempre que se explote la concesión durante un periodo de 12 meses, ascienden a lo indicado a continuación. En caso la Explotación sea por un periodo menor deberá considerarse únicamente la proporción correspondiente a los días y/o meses, según corresponda, efectivamente operados por cada número de trenes:*

- *Ochocientos doce mil quinientos treinta y nueve (812 539) kilómetros tren cuando se opere únicamente el Tramo 1 con el Material Rodante Existente (5 trenes).*
- *Un millón ochocientos setenta y nueve (1 000 879) kilómetros tren cuando se opere únicamente el Tramo 1 con 6 trenes.*
- *Un millón doscientos setenta y cinco mil trescientos veintiséis (1 275 326) kilómetros tren cuando se opere únicamente el Tramo 1 con 7 trenes.*
- *Un millón trescientos ochenta y seis mil seiscientos noventa y uno (1 386 691) kilómetros tren cuando se opere únicamente el Tramo 1 con 8 trenes.*
- *Un millón quinientos ocho mil cuatrocientos noventa y cuatro (1 508 494) kilómetros tren cuando se opere únicamente el Tramo 1 con 9 trenes.*
- *Un millón quinientos sesenta y siete mil seiscientos setenta y tres (1 567 673) kilómetros tren cuando se opere únicamente el Tramo 1 con 10 trenes.*



- Un millón quinientos noventa y ocho mil seiscientos treinta y tres (1 598 633) kilómetros tren cuando se opere únicamente el Tramo 1 con 11 trenes.
- Un millón seiscientos veintiséis mil novecientos cinco (1 626 905) kilómetros tren cuando se opere únicamente el Tramo 1 con 12 trenes.
- Un millón seiscientos cincuenta y cinco mil ciento setenta y ocho (1 655 178) kilómetros tren cuando se opere únicamente el Tramo 1 con 13 trenes.
- Un millón seiscientos setenta mil ochocientos setenta y tres (1 670 873) kilómetros tren cuando se opere únicamente el Tramo 1 con 14 trenes. Los trenes 15 y 16 corresponden a la flota de retén que el CONCESIONARIO está obligado a mantener durante la operación del Tramo 1.
- Dos millones seiscientos tres mil cuatrocientos cincuenta y tres (2 603 453) kilómetros tren, cuando se opere el Tramo 1 y el Tramo 2, con la totalidad de la flota correspondiente a las Inversiones Obligatorias (24 trenes). Los trenes 23 y 24 corresponden a la flota de retén que el CONCESIONARIO está obligado a mantener durante la operación de los Tramos 1 y 2.
- Dos millones setecientos veinte mil seiscientos veintiuno kilómetros tren con trescientos diez metros (2 720 621.31) cuando se opere con una flota de 25 trenes.
- Dos millones setecientos cuarenta y dos mil doscientos ochenta y nueve kilómetros tren con cuatrocientos veinte metros (2 742 289.42) cuando se opere con una flota de 26 trenes.
- Dos millones ochocientos setenta y seis mil cuatrocientos veintidós kilómetros tren con quinientos sesenta metros (2 876 422.56) cuando se opere con una flota de 27 trenes.
- Dos millones novecientos veintiocho mil novecientos treinta y nueve kilómetros tren con seiscientos ochenta metros (2 928 939.68) cuando se opere con una flota de 28 trenes.
- Dos millones novecientos ochenta y siete mil doscientos noventa y dos kilómetros tren con cuarenta metros (2 987 292.04) cuando se opere con una flota de 29 trenes.
- Tres millones ciento cincuenta mil doscientos once kilómetros tren con ciento cincuenta metros (3 150 211.15) cuando se opere con una flota de 30 trenes.
- Tres millones ciento setenta mil ciento dieciocho kilómetros tren con setecientos ochenta metros (3 170 118.78) cuando se opere con una flota de 31 trenes.
- Tres millones ciento ochenta y cuatro mil quinientos cincuenta y ocho kilómetros tren con ochocientos treinta metros (3 184 558.83) cuando se opere con una flota de 32 trenes.
- Tres millones cuatrocientos cincuenta y un mil novecientos treinta y un kilómetros tren con doscientos setenta metros (3 451 931.27) cuando se opere con una flota de 33 trenes.
- Tres millones cuatrocientos setenta y seis mil ciento cincuenta y cuatro kilómetros tren con cuatrocientos ochenta metros (3 476 154.48) cuando se opere con una flota de 34 trenes.
- Tres millones quinientos treinta y cinco mil cien kilómetros tren con ochocientos veinte metros (3 535 100.82) cuando se opere con una flota de 35 trenes.
- Tres millones seiscientos veintinueve mil doscientos veintiséis kilómetros tren con cien metros (3 629 226.10) cuando se opere con una flota de 36 trenes.

- Tres millones seiscientos cuarenta mil cuatrocientos veintitrés kilómetros tren con cuatrocientos ochenta metros (3 640 423.48) kilómetros tren cuando se opere con una flota de 37 trenes.
- Tres millones ochocientos setenta y nueve mil cuatrocientos veinte kilómetros tren con setecientos veinte metros (3 879 420.72) cuando se opere con una flota de 38 trenes.
- Tres millones novecientos cincuenta y siete mil seiscientos setenta y nueve kilómetros tren con trescientos diez metros (3 957 679.31) cuando se opere con una flota de 39 trenes.
- Cuatro millones cuarenta mil ochocientos treinta y un kilómetros tren con cuatrocientos veinte metros (4 040 831.42) cuando se opere con una flota de 40 trenes.
- Cuatro millones ciento noventa y cuatro mil doscientos sesenta y nueve kilómetros tren con doscientos treinta metros (4 294 269.23) cuando se opere con una flota de 41 trenes.
- Cuatro millones trescientos tres mil novecientos veinte kilómetros tren con trescientos sesenta metros (4 303 920.36) cuando se opere con una flota de 42 trenes.
- Cuatro millones cuatrocientos treinta y un mil ochocientos cuarenta y seis kilómetros tren con seiscientos noventa metros (4 431 846.69) cuando se opere con una flota de 43 trenes.
- Cuatro millones ochocientos once mil setecientos setenta y nueve kilómetros tren con seiscientos cincuenta metros (4 811 779.65) cuando se opere con una flota de 44 trenes.

Se precisa que el CONCESIONARIO deberá cumplir con mantener dos (2) trenes de retén del total de la flota, de acuerdo a lo establecido en el numeral 1.2.14 del Anexo 7 del Contrato.

No obstante, una vez que haya cumplido con entregar la totalidad de trenes correspondientes para cada Tramo, el CONCESIONARIO podrá solicitar al CONCEDENTE la modificación del número de trenes de retén por un periodo determinado, requiriéndose para ello la opinión favorable del Regulador, siempre que: (i) el CONCEDENTE disponga al CONCESIONARIO la prestación de servicios (carreras) adicionales, según lo estipulado en las cláusulas 8.3 y 10.11 del Contrato de Concesión; o (ii) el CONCESIONARIO requiera disponer de un tren en retén para la ejecución de intervenciones de mantenimiento no programado o cuando el periodo recorrido acumulado de la flota de trenes requiera de intervenciones en simultáneo a más de dos (02) trenes por un periodo corto de tiempo. En cualquier caso, el CONCESIONARIO deberá mantener al menos un (01) tren en retén, debiendo ser esta disposición una de carácter temporal y siempre que con ello, las condiciones de calidad y/o seguridad del servicio no se vean afectadas.

Durante la Explotación del Tramo 1, el CONCESIONARIO deberá programar todo el Material Rodante entregado por el CONCEDENTE a la Toma de Posesión señalada en la Cláusula 5.17.2 tanto en horas pico y hora valle, en coordinación con el CONCEDENTE logrando operar a las frecuencias establecidas en el Anexo 7 del presente Contrato. A medida que vaya agregándose Material Rodante Adquirido al sistema, el CONCESIONARIO procederá a reprogramar las frecuencias de los mismos,



las cuales deberán contar con la aprobación del CONCEDENTE, según los procedimientos que correspondan establecidos en el Anexo 7 del presente Contrato.

Las Partes dejan constancia que sin perjuicio de lo establecido en la Cláusula 10.1 del Contrato, durante la etapa de ejecución de Inversiones Complementarias, el Pago por Kilómetro Recorrido y el reconocimiento de Kilómetros Garantizados de los 2 603 453 kilómetros tren definidos en el Contrato de Concesión original será realizado aun cuando el CONCESIONARIO no hubiera cumplido con realizar los recorridos exigidos.

Si durante la etapa de ejecución de Inversiones Complementarias se produce un incumplimiento por causa imputable al CONCESIONARIO (excluyendo de dicho concepto los cortes programados), se aplicará una penalidad por Kilómetro Garantizado no recorrido igual al PKT2 pagado por el CONCEDENTE por Kilómetro Garantizado no recorrido, más los intereses correspondientes calculados a una tasa de LIBOR (3m)+2.00% desde el momento en que ocurra el pago del PKT2 hasta la fecha de pago efectivo por parte del CONCESIONARIO. Para tal efecto, se aplicará en los que corresponda, el procedimiento previsto en la Sección XX del Contrato de Concesión.

En caso el CONCESIONARIO no cumpla con pagar la penalidad más los intereses antes señalados, se ejecutará la Garantía de Fiel Cumplimiento de las Inversiones Complementarias hasta por el monto al que ascienda la penalidad, más los intereses que correspondan, debiendo el CONCESIONARIO restituir la Garantía de Fiel Cumplimiento de las Inversiones Complementarias, conforme a lo previsto en el numeral 2.3 del Anexo 12."

[El resaltado es nuestro]

94. Como fue señalado líneas arriba, con el objeto de atender la demanda esperada en los próximos años, la AATE a través del Informe N° 111-2016-MTC/33.9, efectuó un análisis de cargas promedio en Horas Punta a partir de la proyección de la demanda actualizada por éste<sup>27</sup>, el que mostró que se requiere de forma inmediata mejorar la oferta de transporte de la Línea 1 operando a intervalos de paso de tres (03) minutos, con lo que se lograría alcanzar una oferta de 24 000 pasajeros hora sentido en un día laborable (lo que representa una demanda diaria de 536 700 pasajeros en días hábiles para el año 2020<sup>28</sup>).
95. En ese sentido, de acuerdo con las estimaciones de la AATE, para lograr dicha oferta (24 000 pasajeros hora sentido), es necesario operar con veinte (20) trenes de seis (06) coches cada uno, adicionales a los veinticuatro (24) con los que actualmente cuenta la Línea 1<sup>19</sup>; y ampliar la conformación de trenes existentes de 05 a 06 coches por tren. De esta manera, según lo señalado por el Concedente, la flota total necesaria para la prestación del servicio con un intervalo de paso de tres (03) minutos, de acuerdo a los Niveles de Servicio establecidos en el Contrato de Concesión, es de cuarenta y cuatro (44) trenes (los cuales incluyen 2 trenes de reten y 2 trenes para mantenimiento).

<sup>27</sup> La actualización de la proyección de la demanda, efectuada por la AATE en el Informe N° 111-2016-MTC/33.9, considera una demanda esperada de 509 509 viajes por día para el año 2018, 556 654 para el año 2020 y de 773 033 viajes por día para el año 2041.

<sup>18</sup> De acuerdo al Informe N°001-2015-MTC/33.4 del 02 de febrero de 2015.

<sup>19</sup> De acuerdo al Informe N° 111-2016-MTC/33.0 del 15 de abril de 2016.

96. Teniendo en cuenta lo señalado anteriormente, desde el punto de vista técnico, la AATE en el Informe N° 111-2016-MTC/33.0 ha indicado que la cantidad de Kilómetros Garantizados establecidos en la cláusula 10.4 del Contrato de Concesión debe ser modificada a 4 811 779,65; precisando que la misma se aplica para una flota de cuarenta y cuatro (44) trenes, valor que se desprende de la malla horaria propuesta y la longitud de la Línea.
97. Con relación a lo señalado por el Concedente, es preciso indicar que la determinación de los Kilómetros Garantizados adicionales a los establecidos en el Contrato de Concesión (2 603 453 Kilómetros Garantizados para una flota de veinticuatro (24) trenes) corresponde exclusivamente a éste, a través de su órgano técnico. Al respecto, debe indicarse que el Regulador no ha participado directa o indirectamente en la determinación de los Kilómetros Garantizados adicionales a los contractualmente establecidos, vale decir en la determinación de los Kilómetros Garantizados para la flota adicional.
98. Por otro lado, los tres (3) últimos párrafos añadidos a la cláusula 10.4 tienen por finalidad que, sin perjuicio de lo establecido en la cláusula 10.1 del Contrato de Concesión, durante la etapa de ejecución de Inversiones Complementarias, el Pago por Kilómetro Recorrido y el reconocimiento de los Kilómetros Garantizados definidos en el Contrato original sean realizados aun cuando el Concesionario no hubiera cumplido con realizar los recorridos exigidos. Adicionalmente, se establece la aplicación de una penalidad al Concesionario en caso éste no recorra los Kilómetros Garantizados originalmente establecidos en el Contrato de Concesión por causas imputables a su accionar durante el periodo de ejecución de las Inversiones Complementarias.
99. Al respecto, cabe indicar que la cláusula 10.1 del Contrato establece que el Concedente realizará dicho pago "siempre y cuando el CONCESIONARIO haya cumplido con realizar los recorridos exigidos contractualmente y cuando la no ejecución de esta obligación no sea imputable a él." [El subrayado es nuestro] Así, el esquema original del Contrato establece que el Pago por Kilómetro Recorrido está condicionado al cumplimiento del Concesionario de realizar los recorridos exigidos contractualmente o cuando el incumplimiento de esta obligación obedezca a causas no imputables a él.
100. En concordancia con ello, mediante la modificación propuesta, si bien se reconoce al Concesionario todos los Kilómetros Garantizados aun cuando éste no hubiera cumplido con realizar los recorridos exigidos contractualmente, mediante la imposición de la penalidad propuesta (instrumento no previsto en el Contrato original) **se castiga al Concesionario en caso éste no recorra Kilómetros Garantizados por hechos imputables a él.** De esta manera, al pago total efectuado al Concesionario se le sustrae el PKT2 pagado por el Concedente por cada Kilómetro Garantizado no recorrido por causa imputable a éste, más los intereses correspondientes desde el momento en que ocurra el pago del PKT2 hasta la fecha de pago efectivo por parte del Concesionario.
101. En ese sentido, la inclusión de los tres (3) últimos párrafos en la cláusula 10.4 resulta razonable, en virtud que establece incentivos para que el Concesionario realice el recorrido de los kilómetros a los cuales se encuentra exigido contractualmente. Asimismo, debe indicarse que, a fin de evitar inconvenientes operativos en la aplicación de la mencionada penalidad, es necesario e indispensable que ésta se incluya en la tabla de penalidades



establecida en el Apéndice 9 del Anexo 12 del proyecto de Adenda, regulando claramente el "Criterio de Aplicación" de la misma.

d) **Modificación del numeral 11.1.3 de la cláusula 11.1**

102. La presente modificación busca incrementar el monto de la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión a partir de la Puesta en Operación Comercial del primer tren de cinco (05) coches del Material Rodante Complementario que se pretende adquirir. De esta manera, la Garantía se incrementará paulatinamente por cada tren que ingrese a operar hasta llegar a un máximo de S/. 123 000 000 cuando se inicie la Puesta en Operación Comercial del íntegro de los trenes de cinco (05) coches. Al respecto, la modificación contractual plantea lo siguiente:

"11.1.3. (...)

La Garantía de Fiel Cumplimiento deberá ser incrementada de acuerdo a lo indicado a continuación:

(i) Para el inicio de la Puesta en Operación Comercial del primer tren de cinco (5) coches del Material Rodante Complementario, constituye requisito el incremento de la Garantía de Fiel Cumplimiento, como mínimo, en un millón setecientos treinta y dos mil quinientos Soles (S/. 1,732,500.00), y así sucesivamente, por cada tren siguiente de cinco (5) coches. Al culminar la fecha de inicio de Puesta en Operación Comercial del íntegro de los trenes de cinco (5) coches del Material Rodante Complementario, la Garantía de Fiel Cumplimiento será por un monto de ciento veintitrés millones de Soles (S/. 123 000 000.00) y deberá estar vigente por seis (6) meses posteriores al plazo de la Concesión."

103. Sobre el particular, el Concedente señala que el incremento de las inversiones en la Línea 1, conllevó a un análisis del esquema de garantías establecido en el Contrato de Concesión. De esta manera, se determinó incrementar proporcionalmente la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión, de S/. 88 500 000,00 hasta S/. 123 000 000,00.
104. Con relación a esta modificación contractual, se considera apropiado incrementar la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión, debido a que se está garantizando el incremento de las obligaciones por parte del Concesionario por la ejecución de las Inversiones Complementarias y por ende la explotación de una mayor infraestructura con relación al diseño original del Contrato; por lo que no se presentan observaciones al incremento del monto de la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato.

e) **Modificación del literal a) e inclusión del literal f) de la cláusula 15.11**

105. Mediante el proyecto de Adenda, las Partes acuerdan modificar el literal a) e incluir el literal f) de la Cláusula 15.11, en los siguientes términos:

"a) Incumplimiento del Pago por Kilómetros Tren Recorrido, conforme a lo previsto en la Cláusula 10.11 o dos cuotas trimestrales consecutivas del PAQ Complementario.

(...)

f) Incumplimiento del CONCEDENTE en la obligación de programar en el Presupuesto del ejercicio fiscal correspondiente, el monto necesario para el pago del PAO Complementario del año fiscal siguiente salvo por lo indicado en la cláusula 15.36."

106. Con relación a esta modificación, el Concedente señala en su Informe de sustento que la misma es concordante con el esquema de pagos establecido en el proyecto de Adenda. Sobre el particular, no se presentan comentarios.

f) **Incorporación de la cláusula 15.35**

107. Mediante el proyecto de Adenda, las Partes acuerdan incorporar al Contrato de Concesión la siguiente cláusula:

"15.35. En caso se produzca la Caducidad de la Concesión por las causales previstas en los Literales c), d), e) y f) de la Cláusula 15.1 y el CONCESIONARIO haya realizado Inversiones Complementarias, la liquidación de dichas inversiones se realizará conforme a lo siguiente:

i. Si el término anticipado, se produce una vez recibida la conformidad del CONCEDENTE respecto a culminación de las Inversiones Complementarias, se continuará pagando al CONCESIONARIO el PAO Complementario en la forma establecida en el Anexo 12 del presente Contrato.

ii. Si el término anticipado se produce (1) mientras el CONCESIONARIO se encuentra ejecutando las Obras Complementarias, el Regulador deberá realizar la valorización de dichas inversiones hasta el momento en que se invoca la caducidad y posteriormente deberá realizar el cálculo del PAO Complementario, según corresponda, para pagar por dicha valorización; o (2) luego de haberse emitido la orden de compra correspondiente con relación a cualquier unidad (tren) o coche que forma parte del Material Rodante Complementario, el CONCEDENTE sustituirá al CONCESIONARIO en el contrato de adquisición de Material Rodante Complementario a efectos de que se cumpla el mismo en su integridad, y por tanto asumir el pago de la totalidad de dichas Inversiones Complementarias aún no pagadas al CONCESIONARIO o no reconocidas en un PAO Complementario. El CONCESIONARIO incluirá en el contrato de provisión de Material Rodante Complementario lo previsto en la presente Cláusula. Asimismo, cualquier modificación del contrato de provisión (respecto al cronograma de pagos) será comunicada al CONCEDENTE.

El procedimiento para valorizar los Hitos de Obras Complementarias no culminados en cualquier caso de Caducidad de la Concesión, así como el desembolso correspondiente a los referidos Hitos no culminados que se encuentran en ejecución, es el regulado en la presente Cláusula y en el Apéndice 2 del Anexo 12. Se deja constancia de que el procedimiento de valorización antes descrito no resultará aplicable a aquellos Hitos que hayan sido previamente aprobados, en la medida que se haya cumplido con emitir el CAO correspondiente. En dicho caso, los pagos trimestrales por concepto de PAO Complementario conforme al CAO correspondiente, serán pagados en la forma y en los plazos establecidas en el Anexo 12 del presente Contrato.



Asimismo, en los supuestos indicados anteriormente, se mantendrán vigentes tanto el Fideicomiso como las disposiciones del Contrato y sus Anexos que resulten aplicables a efectos de garantizar el pago del Valor Contable Neto del Activo y, de ser el caso, los PAO Complementario.

*El Valor Contable Neto del Activo no incluye las inversiones relacionadas al PAO Complementario"*

108. La cláusula propuesta introduce las precisiones solicitadas por el Regulador a través la matriz de comentarios remitida al Concedente<sup>20</sup>, que complementan lo señalado en el literal ii); por lo que se considera conforme.
109. Por otro lado, con respecto a la precisión señalada en el último párrafo, esto es que el Valor Contable Neto del Activo no incluye las inversiones relacionadas al PAO Complementario, la misma se considera razonable puesto que, en caso de caducidad, las inversiones complementarias tienen su propio mecanismo de retribución regulado en la presente cláusula, no siendo necesario que sean canceladas mediante el Valor Contable Neto del Activo.
- g) Incorporación de la cláusula 15.36
110. El proyecto de Adenda plantea incorporar la siguiente cláusula:

"15.36. Los recursos necesarios para el pago por los Kilómetros Garantizados o del PAO Complementario del año fiscal siguiente vinculadas a las Inversiones Complementarias se harán efectivos a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, con cargo a los recursos de su presupuesto, y cumpliendo con lo previsto en el Contrato de Concesión. El CONCEDENTE se compromete a programar cada año las partidas presupuestarias necesarias para pagar los Kilómetros Garantizados y el PAO Complementario del año correspondiente conforme la normatividad presupuestal.

*No constituye incumplimiento grave de las obligaciones del CONCEDENTE prevista en el literal e) del numeral 15.11 del Contrato de Concesión, si el CONCEDENTE cumple con lo previsto en el párrafo precedente o si el Fideicomiso mantiene en la cuenta de reserva del Fideicomiso de Administración un monto equivalente a dos cuotas trimestrales del PAO de las Inversiones Complementarias."*

[El resaltado es nuestro]

111. Conforme se advierte, con la incorporación de la referida Cláusula 15.36 al Contrato de Concesión, el Concedente se obliga a contar con los recursos necesarios para el pago de los Kilómetros Garantizados y el PAO Complementario; señalándose que, para tal efecto, éste se compromete a programar cada año las partidas presupuestarias necesarias. Del mismo modo, se precisa que no constituirá el incumplimiento grave previsto en el literal e) de la

<sup>20</sup> Mediante correo electrónico, de fecha el 13 de mayo del presente año.

Cláusula 15.11 del Contrato de Concesión, en caso el Concedente cumpla con dicha obligación o mantenga en la cuenta de reserva del Fideicomiso de Administración un monto equivalente a dos cuotas trimestrales del PAO de las Inversiones Complementarias.

112. Sobre el particular, debe señalarse que en el Informe N° 0438-2016-MTC/25 remitido por el Concedente no fue sustentada esta incorporación conforme a lo que establece la normativa vigente. No obstante ello, en el Informe de Sustento elaborado por el Concesionario, adjunto a su Carta N° GYMF-2016-0226<sup>21</sup>, se señala lo siguiente:

**"4.12 Levantamiento de observaciones reunión de Evaluación Conjunta**

*En atención a la reunión de evaluación Conjunta, hemos recibido las observaciones y comentarios sobre la propuesta de modificación al Contrato de Concesión. Sobre el particular, procedemos a levantar cada una de las observaciones formuladas:*

- (...)
- *Caducidad del Concedente (literal e del numeral 15.11). Se propone un texto, Cláusula 15.36, con la finalidad de mitigar la preocupación sobre la caducidad del Concedente.*
- (...)"

113. Con relación a ello, es preciso indicar que el literal e) de la cláusula 15.11 del Contrato de Concesión vigente establece que habrá incumplimiento grave de las obligaciones del Concedente en el caso de "incumplimiento del CONCEDENTE en la obligación de programar en el Presupuesto del ejercicio fiscal correspondiente, el monto necesario para el Pago de los Kilómetros Garantizados del año fiscal siguiente."
114. Por su parte, mediante el proyecto de Adenda se está incorporando el literal f) a la referida cláusula 15.11, el cual establece lo siguiente:

*"f) Incumplimiento del CONCEDENTE en la obligación de programar en el Presupuesto del ejercicio fiscal correspondiente, el monto necesario para el pago del PAO Complementario del año fiscal siguiente salvo por lo indicado en la cláusula 15.36."*

[El resaltado es nuestro]

115. En tal sentido, el alcance de la Cláusula 15.36 resultaría consistente con las condiciones previstas en el literal f) que se plantea incorporar en la Cláusula 15.11, conforme se advierte de la redacción de dicho literal. Por tanto, correspondería que se adecúe el segundo párrafo de la Cláusula 15.36, realizándose una remisión directa al literal f) de la Cláusula 15.11.
116. Sin perjuicio de lo señalado en el párrafo precedente, a efectos de evitar las inconsistencias señaladas anteriormente, se exhorta al Concedente a que, en sus próximas solicitudes de opinión previa al Regulador, cumpla con remitir la evaluación y el sustento exigido en el Decreto Legislativo N° 1224

<sup>21</sup> Remitida por el Concedente mediante el Oficio N° 1927-2016-MTC/25.

h) **Modificación del numeral 1.2.13 del Anexo 7**

117. La modificación propuesta busca determinar los Kilómetros Garantizados adicionales a los establecidos en el Contrato de Concesión original (2 603 453 Kilómetros Garantizados) que corresponden a la nueva flota que entrará en operación y que conformará 44 trenes con 6 coches (esto con la adquisición de los 39 coches y 20 trenes adicionales). Al respecto, la mencionada modificación establece lo siguiente:

*"1.2.13 Los Kilómetros Garantizados de forma anual para la operación del tramo Villa El Salvador – San Juan de Lurigancho es de 4'811,779.65 Km. Para ello el CONCESIONARIO deberá disponer de toda la flota necesaria de cuarenta y cuatro (44) trenes para cumplir con los Niveles de Servicio.*

*Los primeros 2'603,453.00 Kilómetros Garantizados de forma anual para la operación del tramo Villa El Salvador – San Juan de Lurigancho corresponden a las Inversiones Obligatorias. El excedente de dichos Kilómetros Garantizados hasta el límite establecido en el primer párrafo del presente numeral, corresponde a las Inversiones Complementarias."*

118. La presente modificación se encuentra en concordancia con la propuesta en la cláusula 10.4, referida al incremento de los Kilómetros Garantizados por la mayor flota de trenes, por lo que no se presenta observaciones a dicha modificación.

119. Sin perjuicio de ello, tal como se señaló anteriormente, se reitera que la determinación de los Kilómetros Garantizados adicionales a los establecidos en el Contrato de Concesión corresponde exclusivamente al Concedente a través de su órgano técnico. Al respecto, debe destacarse que el Regulador no ha participado directa o indirectamente en la determinación de los Kilómetros Garantizados adicionales a los contractualmente establecidos.

i) **Modificación de los numerales 1.2.16 y 1.2.17 del Anexo 7**

120. La modificación propuesta en el numeral 1.2.16 del Anexo 7 pretende actualizar los intervalos de paso (malla horaria) en los días laborables considerando la inclusión del Material Rodante Complementario. De esta manera, se definen los intervalos de paso tanto en hora punta como en hora valle para la flota completa de cuarenta y cuatro (44) trenes, de acuerdo a los siguientes términos:

*"1.2.16 En los días laborables el CONCESIONARIO deberá ofrecer el servicio respetando las indicaciones del CONCEDENTE o en su defecto teniendo en cuenta la siguiente malla horaria referencial, la cual podrá ser modificada por el CONCEDENTE de acuerdo a lo facultado en el Numeral 1.2.11 del presente Anexo, ajustando los intervalos de paso a los que puedan alcanzarse con los trenes en operación de acuerdo a la tabla descrita en el numeral 1.2.14 del presente Anexo:*

Intervalos de Paso - Líneas a Vértices (Días hábiles)

Número	-V-		-P-	
	06:00 - 06:50	06:30 - 9:30	09:30 - 17:30	17:30 - 20:30
1	15	16	15	15
2	15	13	13	13
3	11	11	11	11
4	10	10	10	10
5	8	8	8	8
6	8	8	8	8
7	7	7	7	7
8	6	6	6	6
9	6	6	6	6
10	6	6	6	6
11	6	6	6	6
12	6	6	6	6
13	6	6	6	6
14	6	6	6	6
15	6	6	6	6
16	6	6	6	6
17	6	6	6	6
18	6	6	6	6
19	6	6	6	6
20	6	6	6	6
21	6	6	6	6
22	6	6	6	6
23	6	6	6	6
24	6	6	6	6
25	6	6	6	6
26	6	6	6	6
27	6	6	6	6
28	6	6	6	6
29	6	6	6	6
30	6	6	6	6
31	6	6	6	6
32	6	6	6	6
33	6	6	6	6
34	6	6	6	6
35	6	6	6	6
36	6	6	6	6
37	6	6	6	6
38	6	6	6	6
39	6	6	6	6
40	6	6	6	6
41	6	6	6	6
42	6	6	6	6
43	6	6	6	6
44	6	6	6	6

121. De igual modo, la modificación propuesta en el numeral 1.2.17 del Anexo 7 pretende actualizar los intervalos de paso (malla horaria) de los días sábados, domingos y feriados, considerando la inclusión del Material Rodante Complementario. De esta manera, se definen los intervalos de paso tanto en hora punta como en hora valle para la flota completa de cuarenta y cuatro (44) trenes, en los siguientes términos:



1.2.17 En los días sábados, domingos y feriados el CONCESIONARIO deberá ofrecer el servicio respetando las indicaciones del CONCEDENTE o en su defecto teniendo en cuenta la siguiente malla horaria referencial, la cual podrá ser modificada por el CONCEDENTE de acuerdo a lo facultado en el Numeral 1.2.11 del presente Anexo, ajustando los intervalos de paso a los que puedan alcanzarse con los trenes en operación de acuerdo a la tabla descrita en el numeral 1.2.14 del presente Anexo:

Intervalos de Paso - Días Sábados						Intervalos de Paso - Días Domingos y Feriados	
Nº Trenes	06:00 - 07:00	07:00 - 09:30	09:30 - 13:00	13:00 - 20:00	20:00 - 22:00	Nº Trenes	06:00 - 22:00
1	20	20	20	20	20	1	20
2	16	16	16	16	16	2	16
3	11	11	11	11	11	3	11
4	11	11	11	11	11	4	11
5	10	10	10	10	10	5	10
6	10	10	10	10	10	6	10
7	10	10	10	10	10	7	10
8	10	10	10	10	10	8	10
9	10	10	10	10	10	9	10
10	10	10	10	10	10	10	10
11	10	10	10	10	10	11	10
12	10	10	10	10	10	12	10
13	10	10	10	10	10	13	10
14	10	10	10	10	10	14	10
15	10	10	10	10	10	15	10
16	10	10	10	10	10	16	10
17	10	10	10	10	10	17	10
18	10	10	10	10	10	18	10
19	10	10	10	10	10	19	10
20	10	10	10	10	10	20	10
21	10	10	10	10	10	21	10
22	10	10	10	10	10	22	10
23	10	10	10	10	10	23	10
24	10	10	10	10	10	24	10
25	10	10	10	10	10	25	10
26	10	10	10	10	10	26	10
27	10	10	10	10	10	27	10
28	10	10	10	10	10	28	10
29	10	10	10	10	10	29	10
30	10	10	10	10	10	30	10
31	8.5	8.5	8.5	8.5	8.5	31	8.5
32	8	8	8	8	8	32	8
33	8	8	8	8	8	33	8
34	7.5	7.5	7.5	7.5	7.5	34	7.5
35	6.5	6.5	6.5	6.5	6.5	35	6.5
36	6.5	6.5	6.5	6.5	6.5	36	6.5
37	6.5	6.5	6.5	6.5	6.5	37	6.5
38	6	6	6	6	6	38	6
39	5	5	5	5	5	39	5
40	5	5	5	5	5	40	5
41	4.5	4.5	4.5	4.5	4.5	41	4.5
42	4.5	4.5	4.5	4.5	4.5	42	4.5
43	4.5	4.5	4.5	4.5	4.5	43	4.5
44	4	4	4	4	4	44	4



122. Sobre el particular, el Concedente sostiene en su Informe N° 0438-2015-MTC/25 que "(...) respecto al tren 25 al 44, la AATE señala en su Informe N° 111-2016-MTC/33.0 de fecha 15 de abril de 2016, que "para cubrir una demanda de 24 mil pasajeros hora sentido, es necesario operar con 20 trenes/hora/sentido de 6 coches cada uno (Trenes Alstom), a fin de prestar el servicio con un intervalo de 3 minutos, por lo tanto, la flota total para garantizar la operación de acuerdo a lo niveles de servicio establecidos en el Contrato de Concesión se requieren un total de 44 trenes", de los cuales incluyen 2 son de reten y 2 para mantenimiento." [El subrayado es nuestro]
123. Así, la modificación de los numerales 1.2.16 y 1.2.17 del Anexo 7 busca actualizar la malla horaria de los días laborables y de los días sábado, domingo y feriados, teniendo en cuenta el incremento de la flota de trenes (20 trenes adicionales) que resulta de las estimaciones realizadas por el Concedente, a través de la AATE.
124. Al respecto, las modificaciones propuestas incluyen los intervalos de paso considerando la incorporación paulatina y Puesta en Operación Comercial del Material Rodante Complementario, de manera que la frecuencia entre trenes irá disminuyendo a medida que estos ingresen en operación, hasta alcanzar el objetivo del intervalo de paso de tres (03) minutos en hora punta en días hábiles.



125. Por lo señalado, debido a que las modificaciones propuestas representan una precisión operativa como consecuencia de la adquisición del Material Rodante Complementario, la cual además se enmarca dentro de las disposiciones contenidas en la cláusula 8.3<sup>22</sup> del Contrato de Concesión, no se tiene observaciones respecto de la modificación de las mallas horarias contenidas en los numerales 1.2.16 y 1.2.17 del Anexo 7.

j) **Cláusula Sexta: Incorporación del Anexo 12 al Contrato de Concesión**

126. Mediante la Cláusula Sexta del proyecto de Adenda, las Partes acuerdan incorporar el Anexo 12 al Contrato de Concesión, el cual regula las Inversiones Complementarias, de acuerdo a los términos que se adjuntan para dicho fin como Anexo 1 del referido proyecto de Adenda.

127. Sobre la base del análisis de dicho Anexo, a continuación se presentan los siguientes comentarios:

j.1) **Respecto del numeral 1 del APÉNDICE 1 - REGULACIÓN DE LAS INVERSIONES COMPLEMENTARIAS**

128. El numeral 1 del Apéndice 1 del Anexo 12 propuesto en el proyecto de Adenda, busca establecer definiciones necesarias para la regulación de las Inversiones Complementarias, las mismas que señalan lo siguiente:

**"APÉNDICE 1- REGULACIÓN DE LAS INVERSIONES COMPLEMENTARIAS**

**DEFINICIONES**

**1. DEFINICIONES**

*Las siguientes definiciones serán aplicables para el presente Anexo:*

*Acta de Aceptación de las Obras Complementarias*

*Es el documento suscrito por el CONCEDENTE y el CONCESIONARIO, y por el Regulador en ejercicio de su función supervisora, mediante el cual se deja constancia de la aceptación de una determinada Obra Complementaria, debiendo señalar en dicho documento la fecha en la que el CONCEDENTE dio la conformidad de la Obra Complementaria ejecutada correspondiente.*

*Calendario de Inversión en Material Rodante Complementario*

*Es el documento que contiene las fechas de inversión en Material Rodante Complementario que forma parte como Apéndice 8 del Anexo 12 del Contrato de Concesión, incluyendo las*

<sup>22</sup> De acuerdo a la cláusula 8.3 del Contrato de Concesión, corresponde al Concesionario administrar el Servicio que proporcionará a los Usuarios, de conformidad con los Niveles de Servicio establecidos por el Concedente en el Contrato. Asimismo, dicha cláusula señala que el Concesionario deberá cumplir con las disposiciones del Contrato, la planificación y la programación de la operación aprobadas por el Concedente a través de la AATE y los Niveles de Servicio establecidos en el Anexo 7 del Contrato, así como definir el programa del Servicio – en caso sea necesario – que implique adecuar los Niveles de Servicio (intervalos de paso, horarias, frecuencias, entre otros).

fechas máximas en las que se cumplirá cada Hito de Inversión en Material Rodante Complementario.

#### Calendario de Obras Complementarias

Es el documento que contiene las fechas máximas en las que se cumplirá cada Hito de Obras Complementaria y que anexa en el Apéndice 8 del Anexo 12 del Contrato de Concesión.

(...)

#### Pago Anual por Inversiones Complementarias (PAO Complementario)

Es el compromiso de pago en Dólares que el CONCEDENTE realizará para retribuir parte de las inversiones en que incurre el CONCESIONARIO por cada una de las Inversiones Complementarias. El PAO Complementario será cancelado a través del Fideicomiso de acuerdo a los términos y condiciones establecidos en el Apéndice 2 Anexo 12 del Contrato. Para dichos efectos, las Partes dejan constancia que el CONCESIONARIO y la empresa fiduciaria modificarán el Fideicomiso a fin de adecuarlo a las disposiciones de la Cuarta adenda al Contrato, manteniendo su naturaleza de ser un Fideicomiso de Administración que únicamente administra los pagos del CONCEDENTE al CONCESIONARIO.

El PAO Complementario constituye una obligación de pago irrevocable e incondicional del CONCEDENTE al CONCESIONARIO. El derecho de cobro del PAO Complementario es libremente transferible, sin necesidad de autorización previa del CONCEDENTE o del Regulador, por lo que podrá ser materia de cesión a terceros. El Concesionario podrá comunicar al Fideicomiso la identificación de los referidos terceros. El Fiduciario informará al Concesionario y a los referidos terceros acerca de los eventuales incumplimientos de pago por parte del Concedente quienes podrán requerir al Fiduciario que adopte las medidas correspondientes. [El resaltado es nuestro]

Asimismo, el CONCESIONARIO podrá otorgar o constituir garantías sobre dichos derechos de cobro sin necesidad de autorización previa del CONCEDENTE o del Regulador, en caso se trate de operaciones que no constituyen Endeudamiento Garantizado Permitido.

El CONCEDENTE no podrá compensar los pagos de los derechos de cobro del PAO Complementario y los mismos serán libres de cualquier retención o deducción por o a cuenta de cualquier impuesto, y por cualquier obligación que derive de la relación del Concesionario con el CONCEDENTE.

Las operaciones de financiamiento, cesión de derechos o garantías que no son realizadas con Acreedores Permitidos, no son oponibles al CONCEDENTE, por lo tanto, queda establecido que el CONCEDENTE no asumirá obligaciones o deudas de dichas operaciones. De la misma manera, las operaciones que los Acreedores Permitidos efectúen con terceros no son oponibles al CONCEDENTE.

#### Precio por Kilómetro Tren Complementario (PKT<sub>3</sub>)

Es el importe expresado en Soles, que tiene por finalidad retribuir al CONCESIONARIO por los costos de operación, mantenimiento de la infraestructura, mantenimiento de equipos y mantenimiento del Material Rodante Complementario con una conformación de cinco (5) o seis (6) coches, que son resultado de las Inversiones Complementarias.

El PKT<sub>3</sub> entrará en vigencia a partir de la fecha de inicio de la Puesta en Operación Comercial conforme a las cláusulas 10.4, 1.2.13 y 1.2.14 del Anexo 7 correspondiente a la primera unidad

(tren) del Material Rodante Complementario y se pagará de conformidad con el Apéndice 4 del Anexo 12 del Contrato de Concesión.

El PKT3 asciende a S/ 53.50 Soles calculado para el año 2017. El importe señalado no incluye el Impuesto General a las Ventas (IGV).

(...)”

129. Con relación a la definición **“Acta de Aceptación de las Obras Complementarias”**, se considera que dicha Acta solo debe ser suscrita por las Partes y no por OSITRAN, ya que éste realiza su función supervisora sobre la ejecución de las Obras cuando emite las opiniones de conformidad, establecidas en el proyecto de Adenda, esto es cuando emite la aprobación de los Reportes de Avance de Obra y/o Hitos de Obras Complementarias y de Material Rodante Complementario, conforme a lo establecido en el Apéndice 2 (Procedimiento para el Reembolso de Inversiones Complementarias) del Anexo 12 incluido en el proyecto de Adenda.
130. Sin perjuicio de ello, dado que OSITRAN vela por la correcta ejecución de las obras de acuerdo con las especificaciones técnicas establecidas en el Contrato de Concesión, y en concordancia con lo dispuesto en la cláusula 6.43 del mismo, deberá establecerse en el proyecto de Adenda que previo a la suscripción de la referida Acta, se deberá contar con la opinión técnica favorable del Regulador sobre la culminación de las obras.
131. Con relación a las siguientes definiciones: **“Calendario de Obras Complementarias”** y **“Calendario de Inversión en Material Rodante”**, debe señalarse que ambas hacen mención a que en el Apéndice 8 del Anexo 12, se detallarán los Calendarios para la ejecución de las mencionadas Inversiones. No obstante, de la revisión del mencionado Apéndice 8 se observa que éste no contiene los cronogramas señalados<sup>23</sup>.
132. Al respecto, debe señalarse que a efectos que los cronogramas de ejecución de las Inversiones Complementarias sean exigibles al Concesionario, los Calendarios remitidos por el Concedente como parte de la documentación que sustenta el proyecto de Adenda deben ser incluidos de forma explícita en la Adenda.
133. Con relación a la definición de **“Pago Anual por Inversiones Complementarias (PAO Complementario)**, el segundo párrafo establece que el derecho de cobro del PAO Complementario es libremente transferible, sin necesidad de autorización previa del Concedente o el Regulador, por lo que podrá ser materia de cesión a terceros. Al respecto, debe indicarse que ello resulta acorde con lo dispuesto en el numeral 64.2 del artículo 64 de la Ley de APPs, que establece lo siguiente:

*“Los derechos de cobro del inversionista derivados de los contratos de Asociación Público Privada son libremente transferibles sin necesidad de autorización previa del Estado, salvo que el contrato establezca algo distinto”*

Si bien el Concedente ha adjuntado una hoja el cual tiene por título Cronogramas de “Calendario de Obras Complementarias” y “Calendario de Inversión en Material Rodante”, al no formar dichos cronogramas como parte del Apéndice 8 del Anexo 12, estos no constituyen parte de la Adenda; en ese sentido tampoco constituye una obligación a cumplir por parte del Concesionario.

134. De acuerdo con dicha norma, el Concesionario puede efectuar la transferencia de derechos de cobro, siempre que sean derechos del Concesionario contemplados en el Contrato de Concesión. En tal sentido, si el Concesionario optara por efectuar alguna transferencia, cesión u otra operación de algún derecho que no sea propio del Contrato de Concesión, dichas operaciones se encontrarán fuera de la relación contractual que el Concesionario tiene con el Concedente, por lo que en estos casos el Concesionario será el único responsable de las operaciones que realice.
135. Asimismo, en el primer párrafo de la definición propuesta se advierte que "*el CONCESIONARIO y la empresa fiduciaria modificarán el Fideicomiso a fin de adecuarlo a las disposiciones de la Cuarta adenda al Contrato*". Al respecto, de conformidad con los términos previstos en el Apéndice 3 del Anexo 4 del Contrato de Concesión, la modificación del Fideicomiso **requiere la intervención del Concedente**. Siendo ello así, este extremo del proyecto de Adenda resulta inviable.
136. Sin perjuicio de lo anterior, sería conveniente que el MEF evalúe si a la modificación del contrato de Fideicomiso antes citada, le es aplicable lo dispuesto en el numeral 21.2 del artículo 21 de la Ley de APPs.<sup>24</sup> Cabe indicar que el control del contenido del Fideicomiso resulta relevante toda vez que permitirá verificar que éste se ajusta a las disposiciones previstas en el Contrato de Concesión.
137. Adicionalmente, conviene dejar indicado que el presente texto de Adenda debe contener el mecanismo operativo de los pagos del PAO Complementario entre ellos, la oportunidad de la emisión de las facturas, a efectos de que el Estado pueda programar presupuestariamente la ejecución de los pagos y el Concesionario conozca la oportunidad de la emisión de las facturas.
138. Con relación a la definición del "*Precio por Kilómetro Tren Complementario (PKT<sub>3</sub>)*", en el proyecto de Adenda se señala que el monto por dicho concepto asciende a S/ 53,50 sin incluir IGV. Sobre el particular, en el Informe N° 0438-2016-MTC/25, el Concedente señala que dicho valor fue propuesto por el Concesionario mediante la Carta GYMF-2015-0780-A. Asimismo, el Concedente indica que la AATE, mediante Memorándum N° 443-2016-MTC/33.1, "*validó los costos de operación y mantenimiento propuestos por el Concesionario, determinando que la estimación de crecimiento realizada por el Concesionario está dentro del valor estimado (...)*".
139. De la revisión de los documentos adjuntos a la referida carta del Concesionario, se observa que dentro del presupuesto para la determinación del PKT<sub>3</sub>, éste ha incluido como parte de los costos el pago del Aporte por Regulación al OSITRAN, tal como se muestra en el siguiente cuadro:

<sup>24</sup> Artículo 21 Fideicomiso

(...)

"21.2 La constitución de los fideicomisos es aprobada de manera previa mediante Resolución Ministerial del sector. Tratándose de Asociaciones Público Privadas de competencia de los Gobiernos Regionales y Gobiernos Locales, la constitución de fideicomisos es aprobada de manera previa mediante Acuerdo de Consejo Regional o Acuerdo de Concejo Municipal, según corresponda. En ambos casos se requiere opinión previa favorable del Ministerio de Economía y Finanzas tratándose de Asociaciones Público Privadas cofinanciadas."

## RESUMEN DEL PRESUPUESTO ANUAL

REV: 2015.11.13 REV1

CONCEPTO	COSTO FIJO	COSTO VARIABLE	COSTO TOTAL ANUAL
MANTENIMIENTO INFRAESTRUCTURA	4,663,726.01	5,533,439.63	10,297,165.63
MANTENIMIENTO MATERIAL RODANTE	0	75,662,058.34	75,662,058.34
MANTENIMIENTO EN GENERAL	4,663,726.01	32,295,497.96	36,959,223.97
ENERGÍA DE TRACCIÓN	0	14,696,471.80	14,696,471.80
ENERGÍA ADICIONAL POR NUEVO SERVICIO	1,553,270.09	0	1,553,270.09
ENERGÍA TOTAL	1,553,270.09	14,696,471.80	16,249,741.89
PERSONAL TRANSPORTES	15,451,478.41	0	15,451,478.41
MATERIALES Y SERVICIOS TRANSPORTES	1,433,444.04	0	1,433,444.04
TOTAL TRANSPORTES	17,884,922.45	-	17,884,922.45
PERSONAL VARIOS	2,159,591.53	0	2,159,591.53
MATERIALES Y SERVICIOS VARIOS	4,129,199.34	0	4,129,199.34
TOTAL VARIOS	6,488,890.86	-	6,488,890.86
VIGILANCIA	5,495,000.00	-	5,495,000.00
LIMPIEZA	4,213,824.00	-	4,213,824.00
RECIBO DE CAUDALES	907,372.80	-	907,372.80
SERVICIOS MEDICOS	735,200.00	-	735,200.00
RNP	135,033.00	-	135,033.00
SERVICIOS PUBLICOS	555,528.00	-	555,528.00
TOTAL DE SERVICIOS DE TERCEROS	12,448,557.80	-	12,448,557.80
SEGURO MULTIRIESGO DE BIENES	3,274,635.65	-	3,274,635.65
SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL	325,000.00	-	325,000.00
TOTAL SEGUROS	3,599,635.65	-	3,599,635.65
SUB TOTAL	46,633,002.86	46,991,969.77	93,624,972.63
<del>TASA DE REGULACIÓN 1%</del>	<del>582,500.30</del>	<del>592,954.11</del>	<del>1,175,454.41</del>
GASTOS FINANCIEROS	3,175,496.00	3,175,496.00	6,350,992.00
CONTINGENCIAS	2,904,281.26	2,925,271.11	5,829,552.37
SERVICIOS COMPARTIDOS CORPORATIVOS (LEGAL, FINANZAS, CO	1,877,548.63	1,892,060.30	3,769,608.93
UTILIDAD	4,663,900.29	4,699,196.98	9,363,097.27
PRESUPUESTO TOTAL	58,850,030.14	59,285,410.86	118,135,441.00
KM GARANTIZADOS	2,208,325.00	2,208,325.00	2,208,325.00
COSTO PKT3 (SOLES/KM) SIN IGV			53.500

140. De la misma manera, debe mencionarse que el Concedente señala en el Informe N° 0438-2016-MTC/25 (pp. 205-206) que "el cálculo estimado para el valor del PKT<sub>3</sub>, considerando los costos de operación y mantenimiento propuestos por el Concedente, fue de S/. 56.58 Soles/Km + IGV (...)", y adjunta una tabla que muestra los flujos anuales de ingresos y costos considerados en el cálculo del PKT<sub>3</sub>. En dicha tabla se observa que el Concedente ha incluido dentro de los costos el pago del Aporte por Regulación.
141. Al respecto, debe señalarse que la Cláusula Séptima del proyecto de Adenda establece como obligación del Concedente devolver al Concesionario el monto pagado por concepto de Aporte por Regulación. En ese sentido, al incluir dicho concepto en la estimación del monto del PKT<sub>3</sub>, se está reconociendo al Concesionario un doble pago por dicho Aporte, tanto en el pago del PKT<sub>3</sub> como en el desembolso directo que efectuará el Concedente como devolución de acuerdo a lo dispuesto en la Cláusula Séptima del proyecto de Adenda.
142. En ese sentido, no corresponde considerar en la estimación del monto del PKT<sub>3</sub> el pago del Aporte por Regulación. Por tanto, el Concedente debe revisar el monto del PKT<sub>3</sub> que se está proponiendo en el proyecto de Adenda a fin de excluir de la estimación los montos considerados por Aporte por Regulación.

143. De igual modo, con el fin de evitar un posible doble reconocimiento al Concesionario del pago efectuado por éste por el Aporte por Regulación correspondiente a los ingresos obtenidos por las Inversiones Complementarias, se recomienda al Concedente verificar que los presupuestos de Obras Complementarias (USD 129 872 928,24) y de Material Rodante Complementario (USD 267 723 479,58), determinados por éste y contemplados en las Cláusulas Tercera y Cuarta del proyecto de Adenda, respectivamente, no contengan como partida el concepto de Aporte por Regulación.

j.2) **Respecto del numeral 2 del Apéndice 1 del Anexo 12**

144. El numeral 2 del Apéndice 1 del Anexo 12 busca regular la obligación del Concesionario de contratar y mantener vigente la garantía necesaria para el desembolso inicial por Inversiones Complementarias, la Garantía de Fiel Cumplimiento de Inversiones Complementarias, la Garantía de Fiel Cumplimiento de Contrato y la Garantía del Proveedor. Sobre el particular, dicho numeral señala lo siguiente:

**"2. GARANTIAS**

**2.1 Garantía de Fiel Cumplimiento**

La Garantía de Fiel Cumplimiento deberá ser incrementada de acuerdo a lo indicado en el numeral 11.1.3 del Contrato.

**2.2. Carta Fianza por el desembolso inicial por inversiones del Material Rodante Complementario y Obras Complementarias**

La Carta Fianza por el desembolso inicial por inversiones en Material Rodante Complementario y Obras Complementarias contará con las siguientes características:  
(...)

**2.3. Garantía de Fiel Cumplimiento de Inversiones Complementarias**

La Garantía de Fiel Cumplimiento de Inversiones Complementarias contará con las siguientes características:

- (i) Por un monto de 10% de la Inversión Total de las Inversiones Complementarias, sin incluir IGV.  
(ii) Carta fianza irrevocable, incondicional, solidaria, de realización automática y sin beneficio de excusión ni división.  
(iii) Emitida por una Empresa Bancaria o Banco Internacional de Primera Categoría debidamente confirmada por una Empresa Bancaria. Mediante Circular del Banco Central de Reserva se designan los Bancos Internacionales de Primera Categoría.

Debe mantenerse vigente hasta la aprobación del hito correspondiente del último coche de Material Rodante Complementario o el último hito de Obra Complementaria, lo que ocurra último, para lo cual deberá ser renovada anualmente hasta dicho plazo. Si la Carta Fianza no es renovada por el Concesionario treinta (30) Días Calendario antes de su vencimiento, el CONCEDENTE procederá a la ejecución total de la Carta Fianza de Fiel Cumplimiento de Inversiones Complementarias. Sin perjuicio de las penalidades aplicables que son imputables a la Garantía de Fiel Cumplimiento de las Inversiones Complementarias, el monto de la Carta Fianza será retenido por el CONCEDENTE como garantía hasta que el CONCESIONARIO

cumpla con renovar la Carta Fianza. Al cumplimiento de la renovación de la Carta Fianza, el CONCEDENTE devolverá al CONCESIONARIO el monto de la Carta Fianza sin intereses y luego de los gastos en que haya incurrido de ser el caso.

La Garantía de Fiel Cumplimiento de Inversiones Complementarias será entregada por el CONCESIONARIO al CONCEDENTE dentro de los treinta (30) Días Calendarios a la fecha de firma de la Adenda N° 4 al Contrato.

El CONCESIONARIO solicitará al CONCEDENTE la reducción de la Garantía Fiel Cumplimiento Inversiones Complementarias una vez que se verifique el cumplimiento del Hito correspondiente a cada unidad de tren o coche de Material Rodante Complementario y/o del segundo Hito de cada Obra Complementaria, según corresponda, de acuerdo al Apéndice 5 del Anexo 12.

La ejecución de la Garantía de Fiel Cumplimiento de Inversiones Complementarias podrá realizarse en forma parcial o total, según corresponda, en caso que las penalidades devengadas de acuerdo al presente Contrato producto del incumplimiento de las obligaciones derivadas de la ejecución de las Inversiones Complementarias no sean pagadas en forma oportuna por el CONCESIONARIO. El monto de la Garantía de Fiel Cumplimiento de Inversiones Complementarias no constituye un límite a las penalidades que puedan corresponder por dicho incumplimiento.

En caso de ejecución parcial o total de la Garantía de Fiel Cumplimiento de Inversiones Complementarias, el CONCESIONARIO estará obligado a restituirla en las mismas condiciones establecidas en la presente cláusula, lo que deberá efectuar dentro de los treinta (30) Días Calendario siguientes a la fecha en que se realizó dicha ejecución, sea parcial o total.

#### 2.4. GARANTÍA DEL PROVEEDOR

De manera previa o en la fecha de cumplimiento del primer Hito de Inversión en Material Rodante Complementario de cada unidad (tren) con conformación de cinco (5) coches, el Concesionario se compromete a que la garantía emitida por el proveedor del Material Rodante Complementario tenga como beneficiario al CONCEDENTE por el 100% del valor de dicha unidad (tren) con conformación de cinco (5) coches, establecida en la orden de compra. La vigencia de dicha garantía será hasta la fecha de emisión del acta de Pruebas de Puesta en Marcha.

(...)"

145. Con relación a la **Garantía de Fiel Cumplimiento de Inversiones Complementarias**, debe establecerse en el proyecto de Adenda que el monto de la Carta Fianza debe ser calculado como un porcentaje (10%) del monto de Inversiones Complementarias incluido el IGV. Esto en virtud, que la Inversión total del proyecto incluye el referido impuesto en sus presupuestos.

146. Asimismo, cabe indicar que en el proyecto de Adenda se establece que dicha garantía debe mantenerse vigente "hasta la aprobación del hito correspondiente del último coche de Material Rodante Complementario o el último hito de Obra Complementaria". Al respecto, debe señalarse que en el procedimiento de aceptación de las obras, el cual es posterior a la aprobación del Hito de Obras y Material Rodante, tanto el Organismo Regulador como el Concedente podrían tener observaciones a las obras ejecutadas.

147. En ese sentido, a efectos de proteger la infraestructura ejecutada de posibles vicios ocultos u otras contingencias, la Garantía de Fiel Cumplimiento de Inversiones Complementarias debe mantenerse vigente durante un plazo posterior a la fecha de aceptación de la Inversión Complementaria correspondiente.

j.3) **Respecto del numeral 3 del Apéndice 1 del Anexo 12**

148. El numeral 3 del Apéndice 1 del Anexo 12 regula, entre otros aspectos, el adelanto que se dará al Concesionario para la ejecución de las Obras Complementarias y la adquisición del Material Rodante Complementario, entrega del área de la Concesión, Estudios Definitivos de Ingeniería, Puesta en Operación Comercial del Material Rodante Complementario y Régimen de Seguros Adicional para las Inversiones Complementarias. Al respecto, de manera textual, dicho numeral señala lo siguiente:

**"3. OBRAS COMPLEMENTARIAS**

**HITOS DE OBRAS COMPLEMENTARIAS**

*El valor y porcentaje de cada Hito de Obra Complementaria se encuentra detallado en el Apéndice 5 del Anexo 12 del Contrato de Concesión.*

*La aprobación y pago de cada Hito de Obra Complementaria se realizará de manera independiente, no encontrándose condicionada o sujeta a la aprobación de cualquier otro Hito de Obra Complementaria.*

(...)

**ACTA DE ACEPTACIÓN DE LAS OBRAS COMPLEMENTARIAS**

*La suscripción del Acta de Aceptación de las Obras Complementarias deberá realizarse dentro de los quince (15) Días siguientes a la fecha en que el CONCESIONARIO solicite al CONCEDENTE y al Regulador la aceptación de la Obra Complementaria respectiva, dejándose constancia de que en caso existan observaciones que impidan la suscripción del Acta de Aceptación de las Obras Complementarias correspondiente, el Acta de Aceptación de las Obras Complementarias deberá ser suscrita dentro de los cinco (5) Días siguientes a la subsanación de las objeciones o irregularidades identificadas por el CONCEDENTE y/o el Regulador.*

*A partir del Día Calendario siguiente a la fecha de suscripción del Acta de Aceptación de las Obras Complementarias, se dará inicio a la Explotación de las Obras Complementarias aprobadas en el Acta de Aceptación de las Obras Complementarias respectiva.*

(...)

**RÉGIMEN DE SEGUROS ADICIONAL PARA LAS INVERSIONES COMPLEMENTARIAS**

*La póliza de seguro de responsabilidad civil por daños y perjuicios que se causen a los pasajeros, así como a terceros afectados como consecuencia de la explotación a que se refiere la Cláusula 12.3.1 del Contrato deberá ser incrementada a un monto mínimo de Diez Millones de Dólares (US\$ 10,000,000). Todas las demás condiciones establecidas en la Cláusula 12.3.1 continuarán siendo aplicables para la nueva póliza de seguro incrementada.*



En caso el CONCEDENTE, en atención al estudio de riesgo y el Reglamento Nacional del Sistema Eléctrico del Transporte de Pasajeros en Vías Férreas que forman parte del Sistema Ferroviario Nacional o norma que lo sustituya, determine el incremento del monto mínimo de la póliza de seguro de responsabilidad civil por daños y perjuicios, el CONCESIONARIO procederá a incrementarla con cargo al presupuesto del CONCEDENTE. Mediante Acta de Acuerdo se reconocerá los costos incrementales de la póliza de seguro de responsabilidad civil por daños y perjuicios.

Adicionalmente, para efectos de las Inversiones Complementarias se deberá considerar lo siguiente:

- Un seguro bajo las mismas condiciones aplicables al seguro que debe contratarse durante la Etapa de Ejecución de Obras a que se refiere la Cláusula 12.3.2, deberá ser contratado en cada oportunidad en que se ejecuten Obras Complementarias y hasta la suscripción del Acta de Aceptación de Obras Complementarias correspondiente, siendo que para tal efecto deberá considerarse lo dispuesto en la referida Cláusula 12.3.2, en lo que resulte aplicable. El seguro garantiza las Obras Complementarias descritas en la presente Adenda.
- El seguro sobre los Bienes de la Concesión a que se refiere la Cláusula 12.3.3 incluye aquellos Bienes de la Concesión que se deriven de Inversiones Complementarias, siendo que la cobertura mínima asegurada deberá ser revisada y actualizada por el CONCESIONARIO de acuerdo a lo que se determine en el estudio de riesgo correspondiente, el mismo que deberá ser actualizado para incluir las Inversiones Complementarias, de acuerdo a lo dispuesto en el último párrafo de la Cláusula 12.2.
- Lo dispuesto en la Sección XII del Contrato será de aplicación a las Inversiones Complementarias, según sea aplicable."



149. Con relación a lo regulado en "**Hitos de Obras Complementarias**", en el proyecto de Adenda se señala que el valor y porcentaje de cada Hito de Obra Complementaria se encuentra detallado en el Apéndice 5 del Anexo 12. Al respecto, de la revisión del Apéndice 5 en mención, no se advierte la información relativa a cada Hito de Obra Complementaria; por lo que este Organismo Regulador muestra su preocupación por dicha omisión, debido a que a través de los hitos se produce el reconocimiento de las Inversiones. En tal sentido, resulta indispensable incluir los valores y porcentajes de cada Hito de Obra Complementaria en el Apéndice 5 del Anexo 12 del proyecto de Adenda.



150. Con relación al "**Acta de Aceptación de Obras Complementarias**", cabe indicar que este Organismo Regulador no es la entidad competente para la aceptación de las Obras, sino que dicha competencia corresponde al Concedente, previa conformidad del Regulador conforme a lo establecido en la cláusula 6.43 del Contrato de Concesión. En ese sentido, en el proyecto de Adenda debe establecerse que el Concesionario debe solicitar la aceptación de las Obras Complementarias al Concedente y establecer claramente que el Regulador sólo debe emitir la opinión técnica favorable respecto de las Obras ejecutadas.



151. Con relación al "**Régimen de Seguros Adicional para las Inversiones Complementarias**", en este se establece un incremento de la suma asegurada de la Póliza de Responsabilidad Civil (numeral 12.3.1 del Contrato de Concesión) a USD 10 millones. Al respecto, se considera que corresponde al Concedente verificar y sustentar que dicho monto se adecúa a lo previsto en el Artículo 73º del Reglamento Nacional del Sistema Eléctrico de Transporte de Pasajeros

155. Esta situación genera perjuicios tanto a los usuarios de la infraestructura como a las propias Entidades Prestadoras, debido a que estas últimas no pueden ejecutar las inversiones previstas en el Contrato de Concesión en los plazos establecidos, lo cual trae como consecuencia que: i) la remuneración por dichas obras no sea percibida oportunamente por los inversionistas; y, ii) la infraestructura no cumpla con los Niveles de Servicio previstos en los plazos establecidos en el respectivo Contrato de Concesión, en perjuicio de los usuarios.
156. Del mismo modo, se generan perjuicios económicos al Estado toda vez que el retraso en la ejecución de las obras (por causas no atribuibles a la Entidad Prestadora) genera costos adicionales que, eventualmente, el Estado deberá reconocer (gastos generales por ampliaciones de plazo de ejecución de obra, entre otros). Adicionalmente, el retraso en la entrega de terrenos liberados de interferencias y, por ende, en la ejecución de las obras genera contingencias económicas en la labor de supervisión de este Organismo Regulador, debido a los mayores costos de supervisión que son exigidos (vía arbitraje) por las empresas supervisoras contratadas por OSITRAN.
157. En virtud de lo expuesto, resulta fundamental que el Concedente demuestre documentadamente que cuenta con la disponibilidad de los terrenos, libres de interferencias y debidamente saneados, donde se ejecutarán las Inversiones Complementarias.

- 
158. Asimismo, resulta fundamental que en la presente sección del proyecto de Adenda se incluya una cláusula que precise de forma clara, la fecha de inicio de ejecución de Inversiones Complementarias y su fecha de término. Ello con el fin de evitar inconvenientes en la aplicación del Contrato de Concesión, como por ejemplo en la aplicación de las penalidades por no recorrer los Kilómetros Garantizados durante la ejecución de las Inversiones Complementarias.

j.5) **Respecto del Apéndice 2 – Procedimiento para el reembolso de Inversiones Complementarias**

159. El Apéndice 2 del Anexo 12 del proyecto de Adenda establece el mecanismo de aprobación de los Hitos tanto de las Obras Complementarias como del Material Rodante Complementario. Adicionalmente, dicho Apéndice regula el procedimiento de pago de las mencionadas Inversiones Complementarias. Al respecto, el mencionado Apéndice establece, entre otros puntos, lo siguiente:

**"APÉNDICE 2 - PROCEDIMIENTO PARA EL REEMBOLSO DE INVERSIONES COMPLEMENTARIAS**

(...)

*Reporte de Obra Complementaria Trimestral: Para lo indicado en el párrafo anterior y con el fin de que se vaya verificando los avances de cada Hito de Obra Complementaria, el CONCESIONARIO, de forma trimestral y de conformidad con el Apéndice 5 del Anexo 12 del Contrato y Estudio Definitivo de las Inversiones Complementarias, deberá presentar al Regulador, la solicitud de reconocimiento de avance de Obra Complementaria efectivamente ejecutado, la cual deberá contener, entre otros, el porcentaje que dicho avance representa del Hito respectivo con el debido sustento. A más tardar a los quince (15) Días de presentada la solicitud, el Regulador deberá emitir un reporte de avance de Obra Complementaria*

en Vías Férreas aprobado por D.S. 039-2010-MTC<sup>25</sup>, a que hace referencia la cláusula 12.2 del Contrato de Concesión. En ese sentido, se solicita tomar en consideración lo estipulado en dicha normativa para determinar las coberturas y condiciones del seguro de Responsabilidad Civil que se está proponiendo en el proyecto de Adenda.

152. Asimismo, teniendo en cuenta que el riesgo constructivo y el riesgo de operación fueron asignados al Concesionario, de la misma manera como la gestión del negocio; se considera poco adecuado establecer que el Concedente pueda requerir un incremento en la suma asegurada de la póliza de seguros. En ese orden de ideas, si el objetivo es que la suma asegurada sea adecuada para cubrir las indemnizaciones que tenga que realizar el Concesionario a través de la póliza de seguros de Responsabilidad Civil ante posibles siniestros; debería incluirse como obligación del Concesionario en el proyecto de Adenda la presentación de un Estudio de Riesgo que determine la suma asegurada por Responsabilidad Civil, y que dicho estudio pueda ser actualizado periódicamente, no dejando a discreción del Concedente la elaboración del mencionado estudio, así como tampoco la posible actualización del monto de la suma asegurada.

**j.4) Respetto del numeral 4 del Apéndice 1 del Anexo 12**

153. El numeral 4 del Apéndice 1 del Anexo 12 establece el requisito a partir del cual se computarán los plazos previstos para la ejecución del Calendario de Obligaciones de las Inversiones Complementarias (ejecución de Obras Complementarias y adquisición del Material Rodante Complementario). Asimismo, señala la posibilidad de suspensión de obligaciones del Concesionario como consecuencia de la no entrega de terrenos por parte del Concedente. Sobre el particular el proyecto de Adenda establece lo siguiente:

**"4. INICIO DE LAS OBLIGACIONES**

*Los plazos previstos en el Calendario de Obligaciones del Material Rodante Complementario (Trenes y Coches) y Obras Complementarias se computarán a partir del cumplimiento de desembolso inicial por la inversión en el Material Rodante Complementario.*

*En caso no se cumpla con la entrega de terrenos, desembolso del costo de estructuración y el desembolso inicial de la inversión de las Obras Complementarias, el CONCESIONARIO podrá suspender el plazo de sus obligaciones contractuales, no correspondiendo la aplicación al CONCESIONARIO de ninguna penalidad por Inversiones Complementarias contempladas en la presente Adenda."*

154. Con relación al posible incumplimiento en la entrega de terrenos que se señala en dicho numeral, cabe mencionar que en el desarrollo de otros proyectos concesionados bajo el ámbito de competencia de OSITRAN se han registrado de manera recurrente controversias y retrasos en la entrega de terrenos liberados de interferencias y tramos (ejecutados) por parte del Concedente a las Entidades Prestadoras, lo que ha ocasionado retrasos tanto en la ejecución de las obras como en el inicio del mantenimiento y operación de las mismas.

<sup>25</sup> Artículo 73.- Cobertura de las pólizas de seguros:

La cobertura y condiciones de la póliza de seguro de responsabilidad civil señalada en el artículo precedente, será establecida en cada caso concreto, a través de una Resolución Directoral.

("Reporte de Obra Complementaria") y remitirlo al CONCEDENTE, quien contará con cinco (05) Días para su aprobación y devolución al Regulador, ello en caso de no emitir observaciones durante el plazo antes indicado. Si el Regulador tuviera observaciones a la solicitud, en dicho caso el Reporte de Obra Complementaria deberá señalar el valor observado como un porcentaje de la valorización del avance de Obra del Hito de Obra Complementaria (%Obs) correspondiente, hasta con dos decimales. Dichas observaciones del Regulador deberán realizarse por única vez. El referido porcentaje podrá ser subsanado por el CONCESIONARIO siguiendo el mismo procedimiento de este párrafo.

(...)

(xi) Para tales efectos, se calculará las Cuotas Trimestral PAO a pagar de cada CAO de acuerdo a la siguiente fórmula:

$$CPAO_{obras} = IC * fc_1$$

Donde:

- CPAOobras : Cuota trimestral a pagar de forma diferida, por cada Obra Complementaria correspondiente al Hito de Obra Complementaria.
- IC : Importe resultante de aplicar el porcentaje establecido en el CAO respectivo sobre el Valor de Obra Complementaria Ajustada.
- fc<sub>1</sub> : Factor de conversión a cuotas trimestrales correspondiente a 56 trimestres.



d.2. Para el cálculo de fc<sub>2</sub> se considerará la siguiente fórmula:

$$fc_1 = \frac{i * (1 + i)^x}{(1 + i)^x - 1}$$

Donde:

- i = (1+Tasa de Cálculo Obras)<sup>90/360</sup> - 1
- X = 56

(...)

### 1.2.2. Aprobación del Hito de Inversión en Material Rodante Complementario (Trenes)

(...)

(xi) Para tales efectos, se calculará las Cuotas Trimestral PAO a pagar de cada CAO de acuerdo a la siguiente fórmula:



$$CPAO_{\text{trenes}} = IC_j * fc_2$$

Donde:

- $CPAO_{\text{Trenes}}$  : Cuota trimestral a pagar de forma diferida, por cada tren correspondiente al Hito de Inversión en Material Rodante Complementario (Trenes).
- $IC_j$  : Importe resultante de aplicar el porcentaje establecido en el CAO respectivo sobre el Valor de Inversión en Material Rodante Complementario Ajustado (Trenes).
- $fc_2$  : Factor de conversión a cuotas trimestrales correspondiente a 56 trimestres.

d.2. Para el cálculo de  $fc_2$  se considerará la siguiente fórmula:

$$fc_2 = \frac{i * (1+i)^x}{(1+i)^x - 1}$$

Donde:

$$\frac{l}{X} \equiv \frac{(1 + \text{Tasa de Cálculo Trenes})^{30/360} - 1}{56}$$

(...)

### 1.2.3 Aprobación del Hito de Inversión en Material Rodante Complementario (Coches)

(...)

(xi) Para tales efectos, se calculará las Cuotas Trimestral PAO a pagar de cada CAO de acuerdo a la siguiente fórmula:

$$CPAO_{\text{Coches}} = IC_j * fc_3$$

Donde:

- $CPAO_{\text{Coches}}$  : Cuota trimestral a pagar de forma diferida, por cada coche correspondiente al Hito de Inversión en Material Rodante Complementario (Coches).
- $IC_j$  : Importe resultante de aplicar el porcentaje establecido en el CAO respectivo sobre el Valor de Inversión en Material Rodante Complementario Ajustado (Coches).



$fc_3$  : Factor de conversión a cuotas trimestrales correspondiente a 56 trimestres.

d.2. Para el cálculo de  $fa_2$  se considerará la siguiente fórmula:

$$fc_3 = \frac{i * (1+i)^x}{(1+i)^x - 1}$$

Donde:

$i$  ≡  $(1 + \text{Tasa de Cálculo Coches})^{90/360} - 1$   
 $X$  ≡ 56

(...)"

160. Con relación al procedimiento de "Reporte de Obra Complementaria Trimestral", se aprecia que no se ha definido el plazo máximo que tendría el Concesionario para la subsanación de las posibles observaciones que podría plantear el Regulador. En este sentido, debe establecerse claramente el plazo que tiene el Concesionario para las subsanaciones de observaciones, con el fin de que no se dilaten la aprobación de Reporte de Avance Trimestral.
161. Con relación al **reconocimiento de las Inversiones Complementarias**, es importante señalar que conforme al Apéndice 1 del Anexo 12 propuesto en el proyecto de Adenda, el Concedente efectuará un desembolso inicial por inversiones en Material Rodante Complementario (equivalente al 30% de la Inversión Total) y por inversiones en Obras Complementarias (equivalente al 30% de la inversión de cada Obra Complementaria).
162. En ese sentido, de acuerdo a las definiciones de las variables incluidas en las fórmulas contempladas en el Apéndice 2 del Anexo 12 del proyecto de Adenda, se reconocería un doble pago al Concesionario, dado que el Concedente inicialmente ya habría realizado un pago adelantado tanto para Obras Complementarias (a los quince (15) días siguientes de la aprobación de cada Estudio Definitivo) como para Material Rodante Complementario (a los treinta (30) días siguientes de suscrita la Adenda N° 4)
163. Por tanto, debe corregirse el monto base sobre el cual deben calcularse los respectivos CPAOs, considerando únicamente el monto que se obtenga de la diferencia entre el valor de la Obra Complementaria ajustada (o Valor de la Inversión en Material Rodante Complementario Ajustado: Coches y Trenes) y el adelanto otorgado por el Concedente, tanto para Obras Complementarias y Material Rodante Complementario, según corresponda.
164. Asimismo, el cálculo del CPAO se efectúa considerando un valor de inversión ajustado (Obras Complementarias y Material Rodante Complementario) que resulta de capitalizar todo el valor de la inversión por un plazo comprendido desde el Cierre Financiero hasta la puesta en marcha del Material Rodante Complementario o la aceptación de las Obras Complementarias. Ello equivale a afirmar que la totalidad de las inversiones se ejecutará en el momento del Cierre Financiero, supuesto que no se condice con la realidad del proyecto

porque las inversiones se ejecutarán de acuerdo al cumplimiento de Hitos. Por tanto, el reconocimiento de los intereses debe capitalizarse considerando las fechas en que efectivamente se cumplan los Hitos de inversión, con lo cual el valor de la inversión ajustada será menor y en consecuencia el CPAO también deberá ser menor.

j.6) **Respecto del Apéndice 3 – Modelo de Certificado de Avance de Obra**

165. El Apéndice 3 del Anexo 12 busca establecer el Modelo del Certificado de Avance de Obra a emitir, de acuerdo al procedimiento de reconocimiento de la Inversión Complementaria. El mencionado Apéndice, señala lo siguiente:

**"CERTIFICADO DE AVANCE DE OBRA (CAO)**  
**CAO N°**

**CONTRATO DE CONCESIÓN PARA EL DISEÑO, FINANCIAMIENTO, CONSTRUCCIÓN**  
**DEL TALLER DE MANTENIMIENTO MAYOR PARA LOS TRENES NUEVOS Y**  
**EXISTENTES (incluye las vías de acceso al mismo) EN EL SEGUNDO NIVEL DEL PATIO**  
**TALLER UBICADO EN VILLA EL SALVADOR, PROVISIÓN DE MATERIAL RODANTE**  
**ADQUIRIDO Y EXPLOTACIÓN DEL PROYECTO ESPECIAL SISTEMA ELÉCTRICO DE**  
**TRANSPORTE MASIVO DE LIMA Y CALLAO, LÍNEA 1, VILLA EL SALVADOR-AV.**  
**GRAU- SAN JUAN DE LURIGANCHO.**

El presente Certificado de Avance de Obra se emite de conformidad con lo establecido en el Anexo XX del Contrato de Concesión para el proyecto "Contrato de Concesión para el diseño, financiamiento, construcción del taller de mantenimiento mayor para los trenes nuevos y existentes (incluye las vías de acceso al mismo) en el segundo nivel del patio taller ubicado en villa el salvador, provisión de material rodante adquirido y explotación del proyecto especial sistema eléctrico de transporte masivo de Lima y Callao, Línea 1, Villa el Salvador-Av. Grau-San Juan de Lurigancho", suscrito con fecha \_\_\_\_\_, entre el Ministerio de Transporte y Comunicaciones (CONCEDENTE) y la empresa..... (el "CONCESIONARIO").

**Certificado de Avance de Obra**

**EL REGULADOR** certifica que el CONCESIONARIO ha cumplido con ejecutar un Hito de Obra Complementaria / Hito de Inversión en Material Rodante Complementario conforme las exigencias técnicas establecidas en los Estudios Definitivos, Estudios Definitivos de Inversiones Complementarias o en el Calendario de Provisión de Material Rodante Complementario, según corresponda.

Asimismo certifica que la emisión del presente CAO presenta la culminación de un Hito:

Porcentaje que representa el [Hito de Obra Complementaria]/[Hito de Inversión en Material Rodante Complementario], de conformidad con los Estudios Definitivos, Estudios Definitivos de Inversiones Complementarias o en el Calendario de Inversión en Material Rodante Complementario, según corresponda.	.....%
--	--------

Emitido por el Regulador a los ---- días del mes de ---- de -----"

166. En relación al modelo de Certificado de Avance de Obra, este Organismo Regulador no presenta comentarios.

j.7) **Respecto del Apéndice 4 – Procedimiento de Pago del PKT<sub>3</sub>**

167. El Apéndice 4 del Anexo 12 del proyecto de Adenda establece: i) el ajuste del Precio por Kilometro Tren de las Inversiones Complementarias, ii) el procedimiento de pago del PKT<sub>3</sub>, iii) el procedimiento de liquidación trimestral de los kilómetros recorridos, y iv) el cálculo y liquidación anual de los kilómetros recorridos.

168. Con respecto al procedimiento de liquidación trimestral, el mencionado apéndice establece lo siguiente:



**"APÉNDICE 4- PROCEDIMIENTO DE PAGO DEL PKT<sub>3</sub>**

(...)

**3. Procedimiento de liquidación trimestral del Pago por Kilómetro Tren Recorrido de las Inversiones Complementarias**



El Pago por Kilómetro Tren Recorrido de las Inversiones Complementarias corresponde al pago anual que realizará el CONCEDENTE al CONCESIONARIO a partir del inicio de la puesta en operación comercial del Material Rodante Complementario. Sin perjuicio de lo indicado, el CONCEDENTE realizará desembolsos trimestrales del Pago por Kilómetro Tren Recorrido de las Inversiones Complementarias conforme a los términos y condiciones que se describen a continuación, los mismos que deberán ser establecidos en el contrato de Fideicomiso correspondiente:



a. El CONCESIONARIO está obligado a operar y a prestar el Servicio en la Concesión, conforme a las obligaciones descritas en el Anexo 7 del presente Contrato y que serán establecidas por el CONCEDENTE.

b. *Producto de la prestación del Servicio se realizará la recaudación diaria por el cobro de la Tarifa. El importe de la recaudación diaria será depositado por el CONCESIONARIO en la Cuenta de Recaudación del Fideicomiso como máximo una vez por semana.*

c. *El CONCESIONARIO deberá remitir al Regulador, dentro de los primeros cinco (05) Días de cada mes, un informe de recaudación diaria, para que éste último pueda verificar la información recibida.*

d. *El Regulador deberá verificar si la información indicada en el informe de recaudación coincide con la información obtenida por éste a través de la documentación presentada y exigida en el Anexo 7. Luego de verificar dicha información, dentro de un plazo no mayor a diez (10) Días Calendario contados a partir del inicio de los meses de enero, abril, julio y octubre de cada Año de la Concesión, luego de iniciada la Explotación del Material Rodante Complementario, el Regulador remitirá al CONCEDENTE una liquidación debidamente aprobada por el Regulador, que contendrá el valor estimado del pago de todos los kilómetros recorridos de las Inversiones Complementarias en el trimestre anterior.*

*La liquidación trimestral de los Kilómetros Recorridos de las Inversiones Complementarias será calculada por el Regulador como sigue:*

$$LPKR_{3x} = (KG_{t3x} * PKT_{3t}) * FP$$

(...)”

[El subrayado es nuestro]



169. Con relación a los plazos propuestos para que el Concesionario remita al Regulador su informe de recaudación diaria a efectos que este último pueda verificar la información recibida y para que el Regulador realice la liquidación de los kilómetros recorridos de las Inversiones Complementarias, éstos son iguales a los establecidos en el Apéndice 1 del Anexo 4 del Contrato de Concesión para la liquidación de los kilómetros recorridos de las Inversiones Obligatorias. Esto es un plazo máximo de cinco (05) días hábiles luego de vencido el mes para que el Concesionario presente su informe de recaudación, mientras que el Regulador debe presentar su liquidación a más tardar el décimo día calendario contados a partir del inicio de los meses de enero, abril, julio y octubre.



170. Al respecto, cabe indicar que al establecer plazos que se traslapan, como los referidos anteriormente, ha generado que a la fecha se presenten varias contingencias operativas a este Organismo Regulador para la liquidación trimestral del pago por Kilómetro Tren Recorrido de la flota actual. En efecto, han existido ocasiones en las cuales OSITRAN ha contado con sólo un día para realizar dicha liquidación<sup>26</sup>.

171. En ese sentido, a fin de que exista un plazo suficiente para realizar la liquidación de los Kilómetros Garantizados, debe indicarse en el proyecto de Adenda que el plazo de diez (10)



<sup>26</sup> Por ejemplo para la liquidación del Cuarto Trimestre del 2015, el Concesionario presentó su informe de recaudación del mes de diciembre de 2015, el jueves 07 de enero de 2016. Esta información tuvo que ser analizada por el Regulador en tan solo un día (viernes 08 de enero de 2016), puesto que, de acuerdo al Contrato de Concesión, el domingo 10 de enero de 2016 constituía el día máximo para que el Regulador emita el informe de liquidación trimestral para el pago del PKT.

días otorgado al Regulador debe ser contabilizado a partir del día siguiente de la recepción de la información de la recaudación diaria que presenta el Concesionario, una vez finalizado el trimestre. Esta observación debe ser aplicada no solo a la liquidación de los kilómetros recorridos por las Inversiones Complementarias, sino también a la liquidación de los kilómetros recorridos establecidos en el Apéndice 1 del Anexo 4 del Contrato de Concesión.

**j.8) Respetto del Apéndice 6 - ESPECIFICACIONES TÉCNICAS PARA EL MATERIAL RODANTE COMPLEMENTARIO CON CONFORMACION DE SEIS (6) COCHES**

172. El referido apéndice describe las especificaciones técnicas que debe cumplir el Material Rodante Complementario con conformación de seis coches. Adicionalmente, el Apéndice 6 indica los procedimientos a realizar para las pruebas preliminares y de Puesta en Marcha y los documentos que el Concesionario debe entregar con el Estudio Definitivo de Integración, en el momento de Aceptación y durante la Operación y Mantenimiento.
173. Al respecto, no se presentan objeciones al contenido del referido Apéndice 6, teniendo en cuenta que las especificaciones establecidas en el mismo resultan derivadas de la adecuación de las especificaciones técnicas contenidas en el Anexo 6 – Apéndice 1 del Contrato de Concesión. En efecto, a las especificaciones originales del Contrato Principal se han añadido algunos aspectos necesarios para la adquisición del Material Rodante Complementario, tales como: la incorporación de un sexto coche motriz con pantógrafo (en el tren de cinco (5) coches) y la inclusión de normas internacionales que se aplicarán al estudio, fabricación, y ensayos de los vehículos. Los mencionados aspectos se verán reflejados en los EDIs del Material Rodante Complementario que serán aprobados por el Concedente.
174. Sin perjuicio de lo anteriormente indicado, es de comentar que el numeral 1.19.5 del Apéndice 6, contenido en el Capítulo Generalidades sobre la Documentación, establece lo siguiente:

**"1.19 Documentación**

*Se deberá entregar toda la documentación del proyecto, la cual comprende cuatro partes: documentación del estudio de ejecución, documentación a entregar con el Estudio Definitivo en los casos aplique, documentación de aceptación y documentación de operación y mantenimiento.*

*(...)*

**1.19.5 Generalidades Sobre la Documentación**

*"El CONCESIONARIO deberá entregar toda la documentación y los planos en idioma castellano. Los planos serán entregados en tamaños normalizados según normas ISO. También se entregarán en medio digital, en la última versión de Inventor, solid Work o similar. El texto y los cuadros se editarán en las últimas versiones de los programas Word y/o Excel de Microsoft.*

*Las unidades serán expresadas en el sistema métrico decimal.*

*Toda la documentación entregada por el CONCESIONARIO, hasta la puesta en servicio del sistema, será considerada como propiedad del CONCEDENTE, por lo que ésta podrá elaborar las copias que considere necesarias para su uso interno."*

175. Con relación a la documentación general que debe remitir el Concesionario, se considera necesario que ésta sea también remitida al Regulador, toda vez que la documentación



vinculada al Material Rodante Complementario resulta fundamental como insumo en las actividades de supervisión de la operación y mantenimiento. En ese sentido, se recomienda incluir explícitamente esta obligación en el numeral 1.19.5 del presente apéndice.

**j.9) Respecto del Apéndice 7 - ESPECIFICACIONES TÉCNICAS PARA LAS OBRAS COMPLEMENTARIAS**

176. El presente apéndice establece las especificaciones técnicas básicas que deben cumplir cada una de las cinco (05) Obras Complementarias definidas en el proyecto de Adenda<sup>27</sup>, las cuales se detallan en los siguientes anexos:

- Anexo N° 1: Especificaciones Técnicas Mínimas para la Remodelación de 5 Estaciones.- Considera la ampliación de la capacidad de las 5 estaciones (Villa El Salvador, La Cultura, Gamarra, Miguel Grau y Bayóvar).
- Anexo N° 2: Especificaciones Técnicas Mínimas de Mejoras en el Sistema Eléctrico.- que contempla el Estudio, fabricación, instalación y pruebas de los equipos eléctricos que alimentan el Tramo VES-ATO de la Línea 1 del Metro de Lima y Callao, con miras a permitir la circulación de trenes a intervalos de 3 minutos.
- Anexo N° 3: Especificaciones Técnicas Mínimas del Segundo Acceso al Patio Villa El Salvador.- Considera el Diseño, Construcción y Equipamiento Electromecánico del segundo acceso al segundo nivel del Patio Taller Villa El Salvador, mediante un viaducto que una el anillo lado sur del segundo nivel del patio taller con la vía principal de la Línea 1, de tal manera de brindar una alternativa para acceder al segundo nivel del Patio Taller.
- Anexo N° 4: Especificaciones Técnicas Mínimas de Ampliación de vías de Estacionamiento del Patio de Maniobras de Bayóvar.- Contempla la construcción de vías férreas para estacionamiento de 5 trenes más, con lo que se podrá alcanzar los requerimientos de estacionamiento de los trenes necesarios para garantizar el servicio a una frecuencia de 3 minutos.
- Anexo N° 5: Especificaciones Técnicas Mínimas de Nuevos Enlaces (Cambiavías doble) en Vía Principal.- contempla el Diseño, Construcción y equipamiento de los cambiavías complementarios a lo largo de la vía férrea principal de la Línea 1 a través de la adición de una serie de cambiavías, que mejoren la disponibilidad y la regularidad de los trenes frente a la ampliación de la capacidad de la línea, el incremento de la flota de los trenes y la consecuente reducción de la frecuencia a 3 minutos en horas punta.

177. Al respecto, no se presentan observaciones ni objeciones al contenido de los mencionados anexos, por cuanto las especificaciones técnicas para las referidas Obras consideran para su ejecución Normas y Estándares Nacionales e Internacionales que aseguran su calidad. Cabe indicar que las especificaciones técnicas se verán reflejadas en cada uno de los EDI que deberá presentar el Concesionario dentro del plazo máximo previsto en el Calendario de Obras Complementarias del Apéndice 6 y que deberán ser aprobados de acuerdo a los procedimientos establecidos en las cláusulas 6.3 a 6.8 del Contrato de Concesión. En ese

Cabe indicar que las Partes han considerado que la ejecución de las Obras Complementarias resulta necesaria para la operación comercial con intervalos de paso de tres (03) minutos en hora punta.

sentido, en el proyecto de Adenda debe establecerse claramente que la aprobación de los EDIs se deberá realizar conforme a lo establecido en dichas cláusulas.

k) **Cláusula Séptima: Aporte por Regulación**

178. La Cláusula Séptima del proyecto de Adenda pretende regular el pago del Aporte por Regulación que el Concesionario efectuará al OSITRAN por los ingresos que se generen a su favor como consecuencia de la ejecución de las Inversiones Complementarias objeto del proyecto de Adenda, así como el procedimiento de devolución al Concesionario por parte del Concedente. De esta manera, la propuesta de modificación establece lo siguiente:

**"SÉTIMA: APORTE POR REGULACIÓN**

*El CONCESIONARIO se encuentra obligado al pago del 1% de todos los ingresos facturados que se obtengan por la presente adenda durante la vigencia de la concesión, como Aporte por Regulación, conforme a lo previsto en la Ley N° 26917 y Ley N° 27332.*

*El CONCEDENTE devolverá al CONCESIONARIO el pago del 1% del Aporte por Regulación asumido por el CONCESIONARIO por los ingresos antes mencionados.*

*Finalmente, cabe indicar que dicha devolución será efectuada por el CONCEDENTE en un plazo que no debe exceder a los diez (10) días hábiles, contados a partir de la fecha en la que el CONCESIONARIO comunique que se ha realizado el pago del Aporte por Regulación".*

179. Sobre el particular, el Concedente en su Informe N° 0438-2016-MTC/25 como sustento de la presente cláusula únicamente señala lo siguiente: "Se establece dicha obligación en virtud de lo previsto en la Ley N° 26917 y Ley N° 27332."

180. Al respecto, cabe indicar que de acuerdo con el marco legal vigente, el pago del Aporte por Regulación constituye una obligación del Concesionario y no del Concedente. En ese sentido, tal como se advierte de la cláusula propuesta, ésta mantiene dicha obligación en el Concesionario; no obstante, obliga al Concedente a devolver dicho pago al Concesionario en un plazo máximo de diez (10) días hábiles.

181. En ese sentido, el Concedente deberá sustentar ante el Ministerio de Economía y Finanzas el mecanismo de devolución del pago del Aporte por Regulación al Concesionario, que está proponiendo a través del proyecto de Adenda; y corresponderá a dicho Ministerio, como ente rector en materia tributaria, otorgar su conformidad respecto de la cláusula propuesta.

182. Sin perjuicio de lo señalado en los párrafos precedentes, en vista que se establece como obligación del Concedente devolver al Concesionario el monto pagado por el referido concepto, con el fin de garantizar que el pago oportuno del mismo no se encuentre condicionado al cumplimiento del Concedente de dicha obligación, se recomienda incluir el siguiente párrafo:

*"La obligación del pago del Aporte por Regulación es del CONCESIONARIO y no se encuentra condicionada a la devolución por parte del CONCEDENTE."*



**l) Consideraciones adicionales**

**l.1) Información faltante**

183. Los siguientes apéndices adjuntos al proyecto de Adenda no contienen la información descrita en sus respectivos títulos:

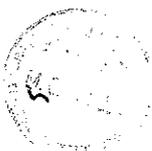
- Apéndice 5 - Cuadro para el Cálculo de los PAO's de las Inversiones Complementarias (Trenes, Coches Y Obras).
- Apéndice 8 - Calendario de Inversión de Material Rodante Complementario y Calendario de Obras Complementarias.
- Apéndice 13 - Cálculo de las Inversiones Complementarias de Trenes, coches y obras complementarias.

184. En ese sentido, resulta necesario incluir en el proyecto de Adenda el contenido de dichos Apéndices a efectos de que puedan ser exigibles a las Partes.

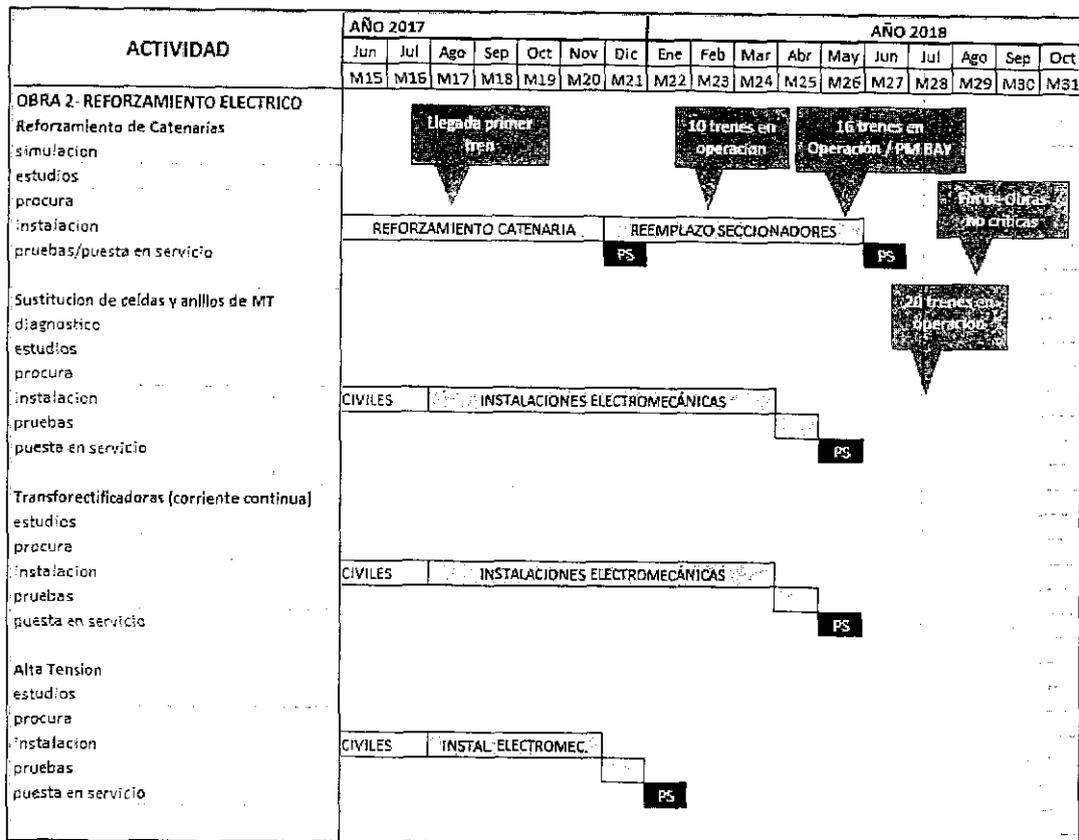
**l.2) Sobre la puesta en operación del Material Rodante Complementario**

185. En las reuniones de coordinación convocadas por el Concedente con participación del MTC, AATE, MEF y OSITRAN, el Concedente indicó que el actual sistema podía soportar el ingreso a la operación de diez (10) trenes adicionales a los que actualmente vienen operando en hora punta, y que para el ingreso desde el tren N° 11 hasta el tren N° 20 adicional, debían necesariamente de haberse culminado todas las Obras Complementarias, incluyendo la intervención referida al Reforzamiento Eléctrico.

186. Sobre el particular, de la evaluación de los Calendarios de Inversión en Material Rodante Complementario y de Obras Complementarias (incluidos en el Informe que sustenta el proyecto de Adenda mas no en el Apéndice 8 del Anexo 12 del proyecto de Adenda), se advierte que los grupos de trenes 11-12, 13-14, y 15- 16 estarían programados para ingresar a operación los meses 24, 25 y 26, periodo en el cual la Obra: Reforzamiento Eléctrico se encontraría en plena ejecución<sup>28</sup> (Actividad: Reemplazo de Seccionadores). En el siguiente diagrama, se muestra el solapamiento existente entre el ingreso de los trenes y la ejecución de la Obra Reforzamiento Eléctrico:



<sup>28</sup> No habiendo culminado aun la repotenciación del sistema



187. En ese sentido, se advierte que los trenes 11, 12, 13, 14, 15 y 16 se encontrarían en espera para ingresar a la operación, en la siguiente medida:

- a) Los trenes N° 11 y 12, por un tiempo de tres meses.
- b) Los trenes N° 13 y 14, por un tiempo de dos meses.
- c) Los trenes N° 15 y 16, por un tiempo de un mes

1.3) Evaluación económico-financiera

188. De la revisión efectuada a la declaratoria de viabilidad de las inversiones objeto del proyecto de Adenda bajo la normativa SNIP (Memorando 237-2016-MTC/09.02 de febrero de 2016), se advierte que el VAN Social que se consigna en el la ficha SNIP del proyecto es de S/. 1 247,63 millones, el cual no recoge o no es la misma a la información de costos de inversión, operación y mantenimiento contemplados en el proyecto de Adenda. Al respecto, se recomienda verificar la viabilidad del proyecto considerando la información actualizada.

189. Con relación al Informe N° 612-2016-MTC/09.02 de la OGPP del MTC<sup>29</sup> que sustenta que las Inversiones Complementarias sean ejecutadas mediante APP, se advierte que el mismo sólo recomienda efectuar la adquisición del Material Rodante Complementario mediante una APP pero no hace lo propio en el caso de las Obras Complementarias. Por tanto, se

<sup>29</sup> Citado en el Informe N° 0438-2016-MTC/25.



recomienda hacer la precisión o corrección necesaria y que finalmente sea el MEF el que evalúe la metodología y resultados obtenidos, por ser de su competencia.

190. Sobre el **equilibrio económico financiero** de la Concesión, el Concedente, en el punto 10 de su Informe N° 0438-2016-MTC/25, proporciona información de los costos de inversión y la Operación y Mantenimiento del proyecto materia de la presente Adenda, y de las metodologías empleadas para el pago de las retribuciones al Concesionario, presentando valores para el PAO y PKT<sub>3</sub>. Sin embargo, del sustento remitido por el Concedente no se advierte que el total de los costos generados por el proyecto de Adenda, incluido el costo de oportunidad del capital, hayan sido comparados con el total de las retribuciones pagadas al Concesionario, a efectos de verificar que el proyecto de Adenda en su conjunto se encuentra en equilibrio (VAN igual a 0). En tal sentido, se recomienda al Concedente y al MEF verificar que el proyecto de Adenda mantiene el equilibrio económico-financiero de la Concesión.

191. De otro lado, en el Informe N° 0438-2016-MTC/25 (p. 43) se señala lo siguiente:

*"En ese orden de ideas, para poder apalancar la ejecución de las inversiones, se ha establecido entre las Partes del Contrato de Concesión, otorgar: (i) un desembolso de dinero asociado al Material Rodante Complementario, (ii) un desembolso de dinero asociado a las Obras Complementarias una vez obtenido los Estudios Definitivos de Ingeniería, (iii) esquemas de hitos funcionales para el Material Rodante Complementario y Obras Complementarias, aproximándose a la culminación de estas (en el caso del Material Rodante Complementario) o a la minimización del riesgo de completar el proyecto a tiempo (proyecto terminado en el caso de Obras Complementarias), tal como se describe a continuación:  
(...)"*

192. Asimismo, el Concedente señala en el referido informe (p. 44) lo siguiente:

*"Cabe precisar que, para el diseño de la propuesta de modificación contractual, el Concesionario previó algunos impactos y ciertas restricciones que se generan por la emisión de bonos del proyecto original. En ese caso, los bonistas exigen mitigar cualquier riesgo al negocio original como consecuencia de la modificación contractual, lo que podría generar algunas precisiones al texto propuesto."*

193. De los citados párrafos se aprecia que el Concesionario ha efectuado una propuesta de ejecución y retribución de Inversiones Complementarias, que tiene una contingencia por el lado de los bonistas (tenedores de bono de la Concesión), los cuales podrían requerir precisiones al texto de la Adenda frente a cualquier riesgo del negocio percibido por estos. En ese sentido, es recomendable el Concedente evalúe si el proyecto de Adenda no afecta los intereses de los bonistas con cambios sustanciales que podrían afectar el esquema de inversión / financiamiento propuesto.

194. Con relación al **financiamiento de las Inversiones Complementarias**, el modelo económico-financiero remitido por el Concedente muestra que dichas inversiones se financian con los pagos efectuados por el Concedente en calidad de adelanto y con fondos obtenidos de la venta de los PAOs, las cuales se efectúan entre los años 2017-2019, esto es en la etapa de construcción de obras y adquisición del Material Rodante Complementario. Asimismo, las necesidades de fondos de corto plazo son atendidas con un crédito revolvente, el cual se cancelaría en su totalidad en el año 2018. Al respecto, cabe indicar que en el modelo

económico-financiero no se advierte el flujo de pagos por el servicio de deuda de largo plazo correspondiente a la operación de venta de los PAOs. Por tanto, es necesario que se precise quién asume el compromiso de pago del servicio de deuda frente a los acreedores o financistas (terceros) de las Inversiones Complementarias.

#### 1.4) Errores materiales

195. El cálculo de las Inversiones Complementarias de Trenes, Coches y Obras Complementarias, señalado en el Apéndice 13 del Anexo 12 propuesto en el proyecto de Adenda, presenta errores materiales en la nomenclatura empleada para las tasas de Obras Complementarias, en las cuales se señala i trenes, debiendo ser i obras; ocurre lo propio en los casos de coches y trenes, debiendo ser respectivamente i coches e i trenes, respectivamente.

### V. CONCLUSIONES

1. La solicitud de opinión técnica respecto del proyecto de Adenda N° 4 al Contrato de Concesión del del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao, Línea 1, Villa El Salvador – Av. Grau – San Juan de Lurigancho cumple con los requisitos de admisibilidad previstos en dicho contrato y la normatividad vigente.

2. Del análisis técnico realizado respecto del proyecto de Adenda, se desprenden las siguientes conclusiones:

- a) **Con relación a los montos de inversión contemplados en las Cláusulas Tercera (Acuerdo de Ejecución de Obras Complementarias) y Cuarta (Acuerdo de Inversión en Material Rodante Complementario)**

3. Los montos de las Inversiones en Obras Complementarias y de las Inversiones en Material Rodante Complementario han sido determinados exclusivamente por el Concedente, tal como consta en el Informe N° 0438-2015-MTC/25; debiendo destacarse que el Regulador no ha participado directa o indirectamente en su determinación. En concordancia con ello, es importante indicar que no es competencia de este Organismo Regulador aprobar ni validar los presupuestos de las Inversiones Complementarias.

- b) **Con relación a la modificación de Endeudamiento Garantizado Permitido (EGP)**

4. La modificación propuesta se considera adecuada, habida cuenta que los endeudamientos que contraiga el Concesionario y que no constituyan EGP, no deben exponer directamente al Concedente frente al acreedor, puesto que la relación de pago por las retribuciones que genera la concesión es del Concedente al Concesionario. Por tanto, si el Concesionario optara por financiarse a través de un mecanismo distinto al de un EGP, dicho financiamiento será de su entera responsabilidad, sin que el Concedente asuma obligación alguna por dichas operaciones.

- c) **Con relación a la modificación de la cláusula 6.21**

Mediante la modificación de la cláusula 6.21 se está garantizando que el OSITRAN cuente de manera oportuna con los recursos necesarios para la realización de la Supervisión de las



Inversiones Complementarias en su totalidad. Por tanto, este Organismo Regulador no presenta objeciones con respecto al contenido de la modificación propuesta.

d) **Con relación a la modificación de la cláusula 10.4**

6. La determinación de los Kilómetros Garantizados adicionales a los establecidos en el Contrato de Concesión (2 603 453 Kilómetros Garantizados para una flota de veinticuatro (24) trenes) fue realizada exclusivamente por el Concedente, a través de su órgano técnico que es la AATE, por ser de su responsabilidad. Al respecto, debe indicarse que el Regulador no ha participado directa o indirectamente en la determinación de los Kilómetros Garantizados adicionales a los contractualmente establecidos, vale decir en la determinación de los Kilómetros Garantizados para la flota adicional.
7. La inclusión de los tres (3) últimos párrafos en la cláusula 10.4 resulta razonable, en virtud que establece incentivos para que el Concesionario realice el recorrido de los kilómetros a los cuales se encuentra exigido contractualmente. En ese sentido, a fin de evitar inconvenientes operativos en la aplicación de la mencionada penalidad, es necesario e indispensable que ésta se incluya en la tabla de penalidades establecida en el Apéndice 9 del Anexo 12 del proyecto de Adenda, regulando claramente el "Criterio de Aplicación" de la misma.

e) **Con relación a la modificación del numeral 11.1.3 de la cláusula 11.1**

8. Se considera apropiado incrementar la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión debido a que se está garantizando el incremento de las obligaciones por parte del Concesionario por la ejecución de las Inversiones Complementarias y por ende la explotación de una mayor infraestructura con relación al diseño original del Contrato.

f) **Con relación a la incorporación de la cláusula 15.35**

9. La cláusula propuesta introduce las precisiones solicitadas por el Regulador a través la matriz de comentarios remitida al Concedente mediante correo electrónico, que complementan lo señalado en el literal ii); por lo que se considera conforme.

g) **Con relación a la incorporación de la cláusula 15.36**

10. El alcance de la Cláusula 15.36 resultaría consistente con las condiciones previstas en el literal f) que se plantea incorporar en la Cláusula 15.11, conforme se advierte de la redacción de dicho literal. Por tanto, se recomienda evaluar la pertinencia de adecuar el segundo párrafo de la Cláusula 15.36, realizándose una remisión directa al literal f) de la Cláusula 15.11. Sin perjuicio de ello, se exhorta al Concedente a que cumpla con remitir la evaluación y el sustento exigido en el Decreto Legislativo N° 1224.

h) **Con relación a la modificación del numeral 1.2.13 del Anexo 7**

11. En concordancia con lo señalado respecto de la modificación propuesta en la cláusula 10.4, se reitera que la determinación de los Kilómetros Garantizados adicionales a los establecidos en el Contrato de Concesión fue realizada exclusivamente por el Concedente a través de su órgano técnico (AATE), por ser de su responsabilidad; destacándose que el Regulador no ha



participado directa o indirectamente en la determinación de los Kilómetros Garantizados adicionales a los contractualmente establecidos. En adición a ello, este Organismo Regulador no presenta mayores comentarios a la presente cláusula.

i) **Con relación a la modificación de los numerales 1.2.16 y 1.2.17 del Anexo 7**

12. Las modificaciones contractuales propuestas consisten en actualizar los intervalos de paso (malla horaria) de los días laborables y de los días sábado, domingo y feriados, como consecuencia de la adquisición del Material Rodante Complementario. En ese sentido, dado que éstas representan una precisión operativa, la cual además se enmarca dentro de las disposiciones contenidas en la cláusula 8.3 del Contrato de Concesión, las mismas se consideran adecuadas.

j) **Con relación a la Cláusula Sexta: Incorporación del Anexo 12 al Contrato de Concesión**

**Respecto del numeral 1 del APÉNDICE 1 - REGULACIÓN DE LAS INVERSIONES COMPLEMENTARIAS**

13. Con relación a la definición "Acta de Aceptación de las Obras Complementarias", se considera que dicha Acta solo debe ser suscrita por las Partes y no por OSITRAN, ya que éste realiza su función supervisora sobre la ejecución de las Obras cuando emite las opiniones de conformidad, establecidas en el proyecto de Adenda. Sin perjuicio de ello, dado que OSITRAN vela por la correcta ejecución de las obras de acuerdo con las especificaciones técnicas establecidas en el Contrato de Concesión, y en concordancia con lo dispuesto en la cláusula 6.43 del mismo, deberá establecerse en el proyecto de Adenda que previo a la suscripción de la referida Acta, se deberá contar con la opinión técnica favorable del Regulador sobre la culminación de las obras.

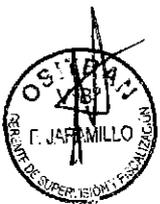


14. Con relación a la definición de Pago Anual por Inversiones Complementarias (PAO Complementario), debe señalarse que si el Concesionario optara por efectuar alguna transferencia, cesión u otra operación de algún derecho que no sea propio del Contrato de Concesión, dichas operaciones se encontrarán fuera de la relación contractual que el Concesionario tiene con el Concedente, por lo que en estos casos el Concesionario será el único responsable de las operaciones que realice.



15. Asimismo, de conformidad con los términos previstos en el Apéndice 3 del Anexo 4 del Contrato de Concesión, la modificación del Fideicomiso requiere la intervención del Concedente, por lo que resulta inviable que el actual Fideicomiso pueda ser modificado por el Concesionario y el Fiduciario. Por tanto, este extremo de la definición de PAO Complementario propuesta en el proyecto de Adenda no resulta aceptable.

16. A efectos que los cronogramas de ejecución de las Inversiones Complementarias sean exigibles al Concesionario, los Calendarios remitidos por el Concedente como parte de la documentación que sustenta el proyecto de Adenda, deben ser incluidos de forma explícita en el Apéndice 8 del Anexo 12.



17. Considerando que de acuerdo al proyecto de Adenda, el Concedente efectuará la devolución al Concesionario del monto del Aporte por Regulación pagado por éste, no corresponde

considerar en la estimación del monto del PKT, dicho concepto. Por tanto, el Concedente debe revisar el monto del PKT, que se está proponiendo en el proyecto de Adenda a fin de excluir de la estimación los montos considerados por Aporte por Regulación.

18. De igual modo, con el fin de evitar un posible doble reconocimiento al Concesionario del pago efectuado por éste por el Aporte por Regulación correspondiente a los ingresos obtenidos por las Inversiones Complementarias, se recomienda al Concedente verificar que los presupuestos de Obras Complementarias (USD 129 872 928,24) y de Material Rodante Complementario (USD 267 723 479,58), determinados por éste y contemplados en las Cláusulas Tercera y Cuarta del proyecto de Adenda, respectivamente, no contengan como partida el concepto de Aporte por Regulación.

#### **Respecto del numeral 2 del Apéndice 1 del Anexo 12**

19. Con relación a la Garantía de Fiel Cumplimiento de Inversiones Complementarias, debe establecerse en el proyecto de Adenda que el monto de la Carta Fianza debe ser calculado como un porcentaje (10%) del monto de Inversiones Complementarias incluido el IGV.
20. A efectos de proteger la infraestructura ejecutada de posibles vicios ocultos u otras contingencias, la Garantía de Fiel Cumplimiento de Inversiones Complementarias debe mantenerse vigente durante un plazo posterior a la fecha de aceptación de la Inversión Complementaria correspondiente.

#### **Respecto del numeral 3 del Apéndice 1 del Anexo 12**

21. Con relación a lo regulado en "Hitos de Obras Complementarias", en el proyecto de Adenda se señala que el valor y porcentaje de cada Hito de Obra Complementaria se encuentra detallado en el Apéndice 5 del Anexo 12; sin embargo, en dicho apéndice no se advierte ningún valor ni porcentaje de cada Hito de Obra Complementaria. En tal sentido, resulta indispensable incluir los valores y porcentajes de cada Hito de Obra Complementaria en el Apéndice 5 del Anexo 12 del proyecto de Adenda.
22. Conforme a lo establecido en la cláusula 6.43 del Contrato de Concesión, la aceptación de las Obras es competencia del Concedente, previa conformidad del Regulador. En ese sentido, en la definición de "Acta de Aceptación de Obras Complementarias" debe establecerse que el Concesionario debe solicitar dicha aceptación solo al Concedente y que el Regulador sólo debe emitir la opinión técnica favorable respecto de las Obras ejecutadas.
23. Con relación al incremento de la suma asegurada de la Póliza de Responsabilidad Civil, establecido en el "Régimen de Seguros Adicional para las Inversiones Complementarias", se solicita tomar en consideración lo estipulado en el Artículo 73° del Reglamento Nacional del Sistema Eléctrico de Transporte de Pasajeros en Vías Férreas, aprobado por D.S. 039-2010-MTC. Asimismo, se recomienda incluir como obligación del Concesionario, la presentación de un Estudio de Riesgo que determine la suma asegurada por Responsabilidad Civil y que dicho estudio pueda ser actualizado periódicamente, y no dejar a discreción del Concedente la elaboración del mencionado estudio, así como tampoco la posible actualización del monto de la suma asegurada.



**Respecto del numeral 4 del Apéndice 1 del Anexo 12**

24. La modificación propuesta prevé un eventual incumplimiento en la entrega de terrenos. Al respecto, considerando el perjuicio a los Usuarios y al Estado que dicho incumplimiento genera, resulta fundamental que el Concedente demuestre documentadamente que cuenta con la disponibilidad de los terrenos, libres de interferencias y debidamente saneados, donde se ejecutarán las Inversiones Complementarias.
25. A fin de evitar inconvenientes en la aplicación del Contrato de Concesión, resulta fundamental que en la presente sección del proyecto de Adenda se incluya una cláusula que precise de forma clara, la fecha de inicio de ejecución de Inversiones Complementarias y su fecha de término.

**Respecto del Apéndice 2 del Anexo 12**

26. Debe establecerse claramente en el procedimiento de "Reporte de Obra Complementaria Trimestral", el plazo que tiene el Concesionario para las subsanaciones de observaciones, a fin de que no se dilaten la aprobación de Reporte de Avance Trimestral.
27. Con relación al reconocimiento de las Inversiones Complementarias, debe corregirse el monto base sobre el cual deben calcularse los respectivos CPAOs, considerando únicamente el monto que se obtenga de la diferencia entre el valor de la Obra Complementaria ajustada (o Valor de la Inversión en Material Rodante Complementario Ajustado: Coches y Trenes) y el adelanto otorgado por el Concedente, tanto para Obras Complementarias y Material Rodante Complementario, según corresponda.



**Respecto del Apéndice 4 del Anexo 12**

28. A fin de que exista un plazo suficiente para realizar la liquidación de los Kilómetros Garantizados, debe indicarse en el proyecto de Adenda que el plazo de diez (10) días otorgado al Regulador debe ser contabilizado a partir del día siguiente de la recepción de la información de la recaudación diaria que presenta el Concesionario, una vez finalizado el trimestre. Asimismo, se recomienda que esta observación sea aplicada no solo a la liquidación de los kilómetros recorridos por las Inversiones Complementarias, sino también a la liquidación de los kilómetros recorridos del Contrato principal.

**Respecto del Apéndice 6 del Anexo 12**

29. No se presentan objeciones al contenido del Apéndice 6, teniendo en cuenta que las especificaciones establecidas en el mismo resultan derivadas de la adecuación de las especificaciones técnicas contenidas en el Anexo 6 – Apéndice 1 del Contrato de Concesión.
30. Con relación a la documentación general que debe remitir el Concesionario (numeral 1.19.5), se considera necesario que ésta sea también remitida al Regulador, toda vez que la documentación vinculada al Material Rodante Complementario resulta fundamental como insumo en las actividades de supervisión de la operación y mantenimiento. En ese sentido, se recomienda incluir explícitamente esta obligación en el numeral 1.19.5 del presente apéndice.



**Respecto del Apéndice 7 del Anexo 12**

31. Las especificaciones técnicas se verán reflejadas en cada uno de los EDI que deberá presentar el Concesionario dentro del plazo máximo previsto en el Calendario de Obras Complementarias del Apéndice 6 y que deberán ser aprobados de acuerdo a los procedimientos establecidos en las cláusulas 6.3 a 6.8 del Contrato de Concesión. En ese sentido, en el proyecto de Adenda debe establecerse claramente que la aprobación de los EDIs se deberá realizar conforme a lo establecido en dichas cláusulas.

**k) Con relación a la Cláusula Séptima: Aporte por Regulación**

32. De acuerdo con el marco legal vigente, el pago del Aporte por Regulación constituye una obligación del Concesionario y no del Concedente, sin perjuicio que el Concedente por medio de esta Adenda se obligue a devolver dicho pago; por lo que el Concedente deberá sustentar ante el Ministerio de Economía y Finanzas el mecanismo de devolución del pago del Aporte por Regulación que está proponiendo a través del proyecto de Adenda; y corresponderá a dicho Ministerio, como ente rector en materia tributaria, otorgar su conformidad a la cláusula propuesta.
33. Sin perjuicio de lo anterior, en vista que en el proyecto de Adenda se establece un plazo máximo para que el Concedente cumpla con devolver al Concesionario el monto pagado por éste por concepto de Aporte por Regulación, con el fin de garantizar que el pago oportuno del mismo no se encuentre condicionado al cumplimiento del Concedente de dicha obligación, se requiere incluir un párrafo en el que se señale de manera expresa que la obligación de pago del Concesionario a OSITRAN no se encuentra condicionada a la devolución por parte del Concedente.



**l) Consideraciones adicionales**

34. Resulta necesario incluir en el proyecto de Adenda el contenido de los Apéndices 5, 8 y 13 del Anexo 12, a efectos de que puedan ser exigibles a las Partes.
35. De la evaluación de los Calendarios de Inversión en Material Rodante Complementario y de Obras Complementarias (incluidos en el Informe que sustenta el proyecto de Adenda), se advierte que los grupos de trenes 11-12, 13-14, y 15- 16 estarían programados para ingresar a operación los meses 24, 25 y 26, periodo en el cual la Obra: Reforzamiento Eléctrico se encontraría en plena ejecución; por lo que dichos trenes se encontrarían en espera hasta en tres (03) meses.
36. Con relación al Informe N° 612-2016-MTC/09.02 de la OGPP del MTC que sustenta que las Inversiones Complementarias sean ejecutadas mediante APP, se advierte que el mismo sólo recomienda efectuar la adquisición del Material Rodante Complementario mediante una APP pero no hace lo propio en el caso de las Obras Complementarias. Por tanto, debe hacerse la precisión o corrección necesaria.
37. Con relación al equilibrio económico-financiero de la Concesión, del sustento remitido por el Concedente no se advierte que el total de los costos generados por el proyecto de Adenda, incluido el costo de oportunidad del capital, hayan sido comparados con el total de las



incluido el costo de oportunidad del capital, hayan sido comparados con el total de las retribuciones pagadas al Concesionario, a efectos de verificar que el proyecto de Adenda en su conjunto se encuentra en equilibrio (VAN igual a 0). En tal sentido, se recomienda al Concedente y al MEF verificar que el proyecto de Adenda mantiene el equilibrio económico-financiero de la Concesión.

38. Con relación al cálculo de las Inversiones Complementarias de Trenes, Coches y Obras Complementarias, señalado en el Apéndice 13 del Anexo 12 propuesto en el proyecto de Adenda, deben corregirse los errores materiales en la nomenclatura empleada para las tasas de Obras Complementarias, en las cuales se señala i trenes, debiendo ser i obras; ocurre lo propio en los casos de coches y trenes, debiendo ser respectivamente i coches e i trenes, respectivamente.

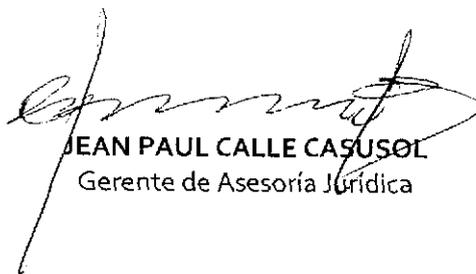
## VI. RECOMENDACIÓN

Se recomienda al Consejo Directivo aprobar el presente Informe, que contiene la opinión técnica requerida por el Concedente respecto del proyecto de Adenda N° 4 al Contrato de Concesión del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao, Línea 1, Villa El Salvador – Av. Grau – San Juan de Lurigancho. Dicha opinión técnica es favorable sujeto al levantamiento de las observaciones que se señalan en los numerales 7, 13, 15, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 25, 26, 27, 28, 30, 31, 33 y 34 de las Conclusiones del presente Informe. Asimismo, se formulan comentarios y recomendaciones al referido proyecto de Adenda para consideración del Concedente.

Atentamente,

  
**MANUEL CARRILLO BARNUEVO**  
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

  
**FRANCISCO JARAMILLO TARAZONA**  
Gerente de Supervisión y Fiscalización

  
**JEAN PAUL CALLE CASUSOL**  
Gerente de Asesoría Jurídica

AQuispe/ESerrano/VArroyo  
Reg. Sal. 20248-16

OSITRAN  
GERENCIA GENERAL

PROVENIDO N° 1608-2016-66  
PARA :SCD  
ACCIONES A SEGUIR :SE REMITE INFORME TÉCNICO  
PARA SU INCLUSIÓN EN AGENDA  
DEL CONSEJO DIRECTIVO  
FECHA : 01/06/16