



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

OSITRAN

Supervisor de la
Infraestructura de
Transporte de Uso Público

**CARGO
URGENTE**

OFICIO CIRCULAR N° 048-16-SCD-OSITRAN

Lima, 26 de octubre de 2016

Señor

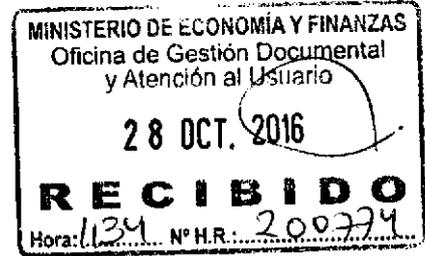
CAMILO NICANOR CARRILLO PURÍN

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° 2 al Contrato de Concesión de la Autopista del Sol, Tramo Trujillo – Sullana

Referencia : Oficio N° 4068-2016-MTC/25

De mi consideración:

Me dirijo a usted, para poner en su conocimiento que el Consejo Directivo de OSITRAN, en su Sesión N° 598-2016-CD-OSITRAN, llevada a cabo el 26 de octubre de 2016, adoptó el Acuerdo N° 1982-598-16-CD-OSITRAN a través del cual aprobó el Informe N° 042-16-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN que contiene la opinión técnica requerida por el Concedente respecto del proyecto de Adenda N° 2 al Contrato de Concesión de la Autopista del Sol, Tramo Trujillo – Sullana, la misma que podrá considerarse favorable sujeto al levantamiento de las observaciones indicadas en los numerales 4, 5, 6, 8, 10, 11, 12 y 16 de las Conclusiones del referido Informe.

Al respecto, remito a usted copia certificada del Acuerdo N° 1982-598-16-CD-OSITRAN y copia del Informe N° 042-16-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° 38615-16



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

OSITRAN

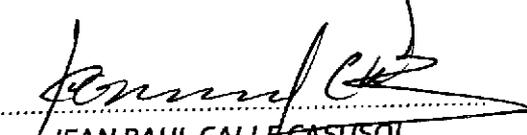
Ministerio de la
Infraestructura de
Uso Público

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

Vistos, el Informe N° 042-16-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN y el Oficio N° 4068-2016-MTC/25; en virtud a lo dispuesto en el inciso f) del numeral 7.1 del artículo 7° de la Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público, Ley N° 26917, el artículo 28° del Reglamento General de OSITRAN, aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM, y sus modificatorias y el Decreto Legislativo N° 1224, que aprueba el "Marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos", y su Reglamento, aprobado por el Decreto Supremo N° 410-2015-EF; el Consejo Directivo de OSITRAN acordó por unanimidad:

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

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

Ministerio de la
Infraestructura de
Transporte Público
**CARGO
URGENTE**

OFICIO CIRCULAR N° 048-16-SCD-OSITRAN

Lima, 26 de octubre de 2016

Señor
PATRICIA SÁNCHEZ VILLAFUERTE
Gerente General
CONCESIONARIA VIAL DEL SOL S.A.
Av. Javier Prado Este 4109-Piso 4
Santiago de Surco



Asunto : Opinión sobre la propuesta de Adenda N° 2 al Contrato de Concesión de la Autopista del Sol, Tramo Trujillo – Sullana

Referencia : Oficio N° 4068-2016-MTC/25

De mi consideración:

Me dirijo a usted, para poner en su conocimiento que el Consejo Directivo de OSITRAN, en su Sesión N° 598-2016-CD-OSITRAN, llevada a cabo el 26 de octubre de 2016, adoptó el Acuerdo N° 1982-598-16-CD-OSITRAN a través del cual aprobó el Informe N° 042-16-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN que contiene la opinión técnica requerida por el Concedente respecto del proyecto de Adenda N° 2 al Contrato de Concesión de la Autopista del Sol, Tramo Trujillo – Sullana, la misma que podrá considerarse favorable sujeto al levantamiento de las observaciones indicadas en los numerales 4, 5, 6, 8, 10, 11, 12 y 16 de las Conclusiones del referido Informe.

Al respecto, remito a usted copia certificada del Acuerdo N° 1982-598-16-CD-OSITRAN y copia del Informe N° 042-16-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° 38615-16



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

OSITRAN

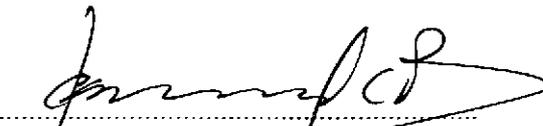
Organismo Supervisor de la
Inversión en Infraestructura de
Transporte de Uso Público

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

Vistos, el Informe N° 042-16-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN y el Oficio N° 4068-2016-MTC/25; en virtud a lo dispuesto en el inciso f) del numeral 7.1 del artículo 7° de la Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público, Ley N° 26917, el artículo 28° del Reglamento General de OSITRAN, aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM, y sus modificatorias y el Decreto Legislativo N° 1224, que aprueba el "Marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos", y su Reglamento, aprobado por el Decreto Supremo N° 410-2015-EF; el Consejo Directivo de OSITRAN acordó por unanimidad:

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

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

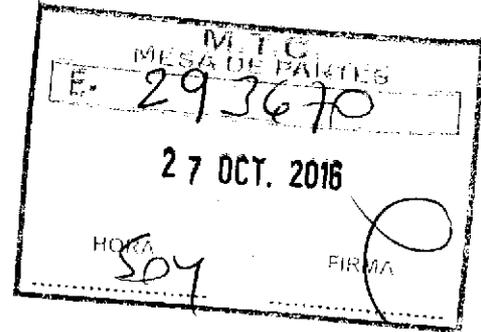
OSITRAN

CARGO

OFICIO CIRCULAR N° 048-16-SCD-OSITRAN

Lima, 26 de octubre de 2016

Señor
YACO PAUL ROSAS ROMERO
Director de Concesiones en Transportes
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
Jr. Zorritos N° 1203
Lima.-



Asunto : Opinión sobre la propuesta de Adenda N° 2 al Contrato de Concesión de la Autopista del Sol, Tramo Trujillo – Sullana

Referencia : Oficio N° 4068-2016-MTC/25

De mi consideración:

Me dirijo a usted, para poner en su conocimiento que el Consejo Directivo de OSITRAN, en su Sesión N° 598-2016-CD-OSITRAN, llevada a cabo el 26 de octubre de 2016, adoptó el Acuerdo N° 1982-598-16-CD-OSITRAN a través del cual aprobó el Informe N° 042-16-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN que contiene la opinión técnica requerida por el Concedente respecto del proyecto de Adenda N° 2 al Contrato de Concesión de la Autopista del Sol, Tramo Trujillo – Sullana, la misma que podrá considerarse favorable sujeta al levantamiento de las observaciones indicadas en los numerales 4, 5, 6, 8, 10, 11, 12 y 16 de las Conclusiones del referido Informe.

Al respecto, remito a usted copia certificada del Acuerdo N° 1982-598-16-CD-OSITRAN y copia del Informe N° 042-16-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° 38615-16



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

OSITRAN

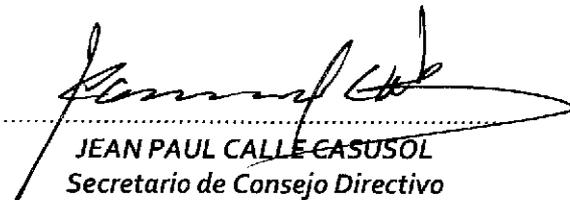
Organismo Supervisor de la
Inversión Privada en Infraestructura de
Transporte de Uso Público

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

Vistos, el Informe N° 042-16-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN y el Oficio N° 4068-2016-MTC/25; en virtud a lo dispuesto en el inciso f) del numeral 7.1 del artículo 7° de la Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público, Ley N° 26917, el artículo 28° del Reglamento General de OSITRAN, aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM, y sus modificatorias y el Decreto Legislativo N° 1224, que aprueba el "Marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos", y su Reglamento, aprobado por el Decreto Supremo N° 410-2015-EF; el Consejo Directivo de OSITRAN acordó por unanimidad:

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

CERTIFICO: Que la presente copia es fiel de su original


JEAN PAUL CALLE CASUSOL
Secretario de Consejo Directivo
OSITRAN



INFORME N° 042-16-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN

OBED CHUQUIHUAYTA ARIAS
Gerente General

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 proyecto de Adenda N° 2 al Contrato de Concesión de la Autopista del Sol, Tramo Trujillo - Sullana
Referencia : Oficio N° 4068-2016-MTC/25, recibido el 13.10.2016
Fecha : 24 de octubre 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° 2 al Contrato de Concesión de la Autopista del Sol, Tramo Trujillo – Sullana (en adelante, el Contrato de Concesión).

II. ANTECEDENTES

- 2. El 25 de agosto de 2009, el Estado Peruano, representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones – MTC (en adelante, el Concedente), y la empresa Concesionaria Vial del Sol S.A. (en adelante, el Concesionario) suscribieron el Contrato de Concesión, en virtud del cual el Concesionario se encuentra a cargo de la construcción de la infraestructura vial señalada en el Contrato, así como la Explotación de la Concesión, entre otros, por un plazo de veinticinco (25) años.
- 3. Mediante Oficio N° 1386-2016-MTC/25, recibido el 20 de abril de 2016, el Concedente remitió la propuesta de Adenda N° 2 al Contrato de Concesión de la Autopista del Sol; y convocó a la primera reunión de Evaluación Conjunta, que se llevó a cabo el 3 de mayo.
- 4. Mediante Oficio Múltiple N° 0019-2016-MTC/25, recibido el 3 de junio de 2016, el Concedente convocó a la segunda reunión de Evaluación Conjunta, que se llevó a cabo el 9 de junio.
- 5. Mediante correo electrónico de fecha 21 de junio de 2016, la Jefatura de Regulación de OSITRAN remitió a la Dirección General de Concesiones en Transportes del MTC, la matriz de comentarios al proyecto de Adenda N° 2 al Contrato de Concesión, elaborada de manera conjunta por las Gerencias de Regulación y Estudios Económicos, de Supervisión y Fiscalización, y de Asesoría Jurídica de OSITRAN. Ver Anexo II.

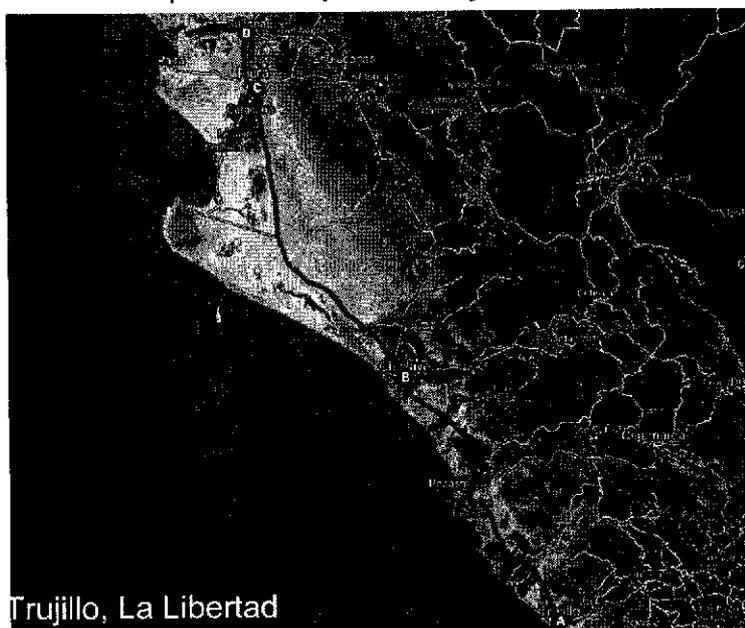


6. Mediante correo electrónico de fecha 29 de agosto de 2016, el Concedente remitió un nuevo proyecto de Adenda N° 2 que recoge sugerencias y observaciones de OSITRAN y del Ministerio de Economía y Finanzas - MEF.
7. Mediante Oficio Múltiple N° 0031-2016-MTC/25, recibido el 31 de agosto de 2016, el Concedente convocó a una reunión de Evaluación Conjunta, que se llevó a cabo el 5 de setiembre.
8. Mediante correo electrónico de fecha 23 de setiembre de 2016, el Concedente remitió un nuevo proyecto de Adenda N° 2 al Contrato de Concesión.
9. El 28 de setiembre se llevó a cabo la última reunión de Evaluación Conjunta, contando con la participación de funcionarios de OSITRAN, MTC y el MEF.
10. Mediante Oficio N° 4068-2016-MTC/25, recibido el 13 de octubre de 2016, el Concedente remitió a OSITRAN el proyecto de Adenda N° 2 al Contrato de Concesión y el Informe N° 0979-2016-MTC/25 que lo sustenta, solicitando la opinión técnica correspondiente.

III. Sobre la Concesión de la Autopista del Sol, Tramo Trujillo - Sullana

11. El tramo en concesión posee una longitud total de 474,99 km y está dividido en tres subtramos: 1) Trujillo – Chiclayo, 2) Chiclayo – Piura, y 3) Piura – Sullana. Exactamente, se desarrolla entre el km 557+485 (inicio del Evitamiento de Trujillo) y el km 1 032+100 (desvío Las Lomas). A su vez, comprende cinco (5) unidades de peaje y tres (3) estaciones de pesaje (2 fijas y 1 móvil).
12. En cuanto a la ubicación geográfica de la Concesión, tal como se muestra en el siguiente mapa, el proyecto vial se desarrolla en los departamentos de La Libertad, Lambayeque y Piura. Por el Norte, intercepta al tramo Mocupe – Cayaltí y atraviesa la carretera IIRSA NORTE, llegando hasta la ciudad de Sullana; por el Sur, hasta la ciudad de Trujillo (donde culmina la Red Vial N°4). Por su parte, por el oriente colinda con el inicio de la Longitudinal de la Sierra tramo 2, tanto en Trujillo como en Pacasmayo.

Autopista del Sol, Tramo Trujillo – Chiclayo



IV. MARCO LEGAL Y CONTRACTUAL APLICABLE

IV.1. Sobre la modificación del Contrato de Concesión

13. El numeral 22.1 del artículo 22 del Decreto Legislativo N° 1224, Decreto Legislativo del Marco de Promoción de la Inversión Privada Mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos (en adelante, DL 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, conforme a las condiciones y requisitos que establezca el Reglamento". (Énfasis y subrayado agregado)
14. En la misma línea, el artículo 53 del Reglamento del DL 1224, aprobado por Decreto Supremo N° 410-2015-EF, 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". (Énfasis y subrayado agregado)
15. En atención a lo expuesto, la propuesta de modificación del Contrato de Concesión debe sustentar la conveniencia de su modificación, para lo cual deben respetarse los parámetros que el marco normativo establece.
16. Asimismo, el artículo 54 de la referida norma reglamentaria establece que, 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.

17. Adicionalmente, los numerales 22.2, 22.3 y 22.4 del artículo 22 del DL 1224, 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".

(Énfasis y subrayado agregado)

18. Con relación a lo anterior, los artículos 55 y 56 del Reglamento del DL 1224 establecen lo siguiente:

"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".

(Subrayado agregado)

19. 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.

20. Del mismo modo, el artículo 56 de la citada 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.

21. Por su parte, el numeral 22.3 del DL 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. Con relación a ello, el artículo 57 del Reglamento establece las siguientes disposiciones específicas:

"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.



21.



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".

(Subrayado agregado)

22. De acuerdo con la referida norma, las opiniones sobre las adendas de los Contratos de Concesión deberán ser emitidas por los organismos reguladores en un plazo máximo de diez (10) días hábiles contados a partir del día siguiente de la recepción de la solicitud de opinión, caso contrario, se considerará favorable; salvo que se requiera información complementaria, en cuyo caso los plazos quedarán suspendidos.
23. En el presente caso, considerando que la solicitud de opinión técnica formulada por el Concedente fue realizada a través del Oficio N° 4068-2016-MTC/25, recibido el 13 de octubre de 2016, el plazo para emitir la opinión técnica de OSITRAN vence el 27 de octubre próximo.
24. De otro lado, la cláusula 19.1 del Contrato de Concesión dispone lo siguiente:

"CAPÍTULO XIX: MODIFICACIONES AL CONTRATO

19.1 Toda solicitud de enmienda, adición o modificación del presente Contrato por cualquiera de las Partes deberá ser presentada a la otra Parte, con copia al REGULADOR, con el debido sustento técnico y económico financiero y con la conformidad de los Acreedores Permitidos según lo establezcan los actos y contratos de Endeudamiento Garantizado Permitido, en el caso de ser aplicable. La Parte resolverá 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.

La solicitud que en ese sentido realice el CONCESIONARIO o el CONCEDENTE deberá respetar la naturaleza de la Concesión, las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas, el equilibrio económico y financiero de las prestaciones a cargo de las Partes.

De conformidad con el Artículo 33 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 y las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas y el equilibrio económico financiero de las prestaciones a cargo de 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.

(...)"

25. 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 y económico financiero". En ese sentido, debe tenerse en cuenta que la falta o la insuficiencia de dicho sustento implica el incumplimiento de una obligación



contractualmente asumida por las Partes, que además podría limitar el análisis para la emisión de opinión técnica previa a cargo del Regulador.

IV.2. Sobre la función asignada a OSITRAN en materia de modificación contractual

26. De acuerdo a lo establecido en el artículo 3 de la Ley N° 26917, Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura del Transporte de Uso Público (Ley de Creación de OSITRAN), "La misión de OSITRAN es regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras, así como, el cumplimiento de los contratos de concesión, cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios; en el marco de las políticas y normas que dicta el Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción, a fin de garantizar la eficiencia en la explotación de la infraestructura bajo su ámbito". (Subrayado agregado)

27. En lo que respecta a las modificaciones contractuales, el inciso f) del numeral 7.1 del artículo 7 de la referida Ley, otorga al Regulador la función específica de emitir opinión técnica sobre la renegociación o revisión de los contratos de concesión:

"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.

(...)"

(Subrayado agregado)

28. En concordancia con lo anterior, el artículo 28 del Reglamento General de OSITRAN, aprobado mediante Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias, prevé que el Regulador deberá emitir opinión técnica previa respecto de la propuesta de modificación de los contratos de concesión.

"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."

(...)"

(Subrayado agregado)

29. Del mismo modo, el inciso 9 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, "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". (Subrayado agregado).

30. Asimismo, conforme se anotó líneas arriba, el marco normativo de APP establece la obligación del Regulador de emitir opinión sobre la modificación de los contratos de concesión.
31. Como puede advertirse, el marco legal y normativo 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.
32. Igualmente, el Contrato de Concesión reconoce la competencia de OSITRAN antes descrita, estableciendo que la modificación de cualquiera de los términos establecidos en éste, "requiere de la opinión previa del Regulador, quien se pronunciará respecto al acuerdo al que hayan arribado las Partes".
33. En ese orden legal, los Lineamientos para 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, establecen los principios y criterios a tener en cuenta en el análisis, en caso se presenten solicitudes de interpretación, modificación y reconversión de los contratos de concesión.
34. En concreto, el segundo párrafo del numeral 6.2 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 además, en su quinto párrafo, los casos de modificaciones sustanciales de un contrato, señalándose a manera de ejemplo los siguientes: la alteración del equilibrio económico financiero del Contrato de Concesión, la ampliación de su plazo de vigencia, la modificación del Régimen Tarifario, los cambios en el Plan de Inversiones¹ a cargo del Concesionario, entre otros.



35. 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 171º de la Ley N° 27444 (Ley del Procedimiento Administrativo General), que 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. En ese sentido, OSITRAN se encuentra obligado legalmente a emitir opinión técnica no vinculante respecto al proyecto de modificación contractual acordado por las Partes, lo cual es realizado en virtud –entre otros– del Principio de Autonomía que rige su actuación.



- ¹ En relación a la "Modificación del Plan de Inversiones", el Anexo 1 de los Lineamientos, establece 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:
- 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.

V. ANÁLISIS

36. Luego de revisar los documentos remitidos por el Concedente a través del Oficio N° 4068-2016-MTC/25, el Contrato de Concesión y el marco legal vigentes, así como las Bases del Concurso de Proyectos Integrales para la Concesión de la Autopista del Sol, Tramo Trujillo – Sullana (en adelante, las Bases); a continuación, se presenta nuestro análisis, el cual consta de dos secciones:

- V.1. Análisis de admisibilidad de la solicitud; y,
V.2. Análisis del proyecto de Adenda.

V.1. Análisis de Admisibilidad

37. La cláusula 19.1 del Capítulo XIX del Contrato de Concesión prevé que toda solicitud de enmienda, adición o modificación del contrato por cualquiera de las Partes deberá ser presentada a la otra Parte, con copia al Regulador, con el debido sustento técnico y económico financiero, y con la conformidad de los Acreedores Permitidos según lo establezcan los actos y contratos de Endeudamiento Garantizado Permitido, en el caso de ser aplicable². Asimismo, dispone que la solicitud 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.

Asimismo, conforme se advirtió líneas arriba, el artículo 54 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224³ 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 25 de agosto de 2009.

39. De igual modo, 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.

40. En ese orden de ideas, corresponde evaluar el cumplimiento de los siguientes requisitos respecto de la solicitud de modificación del Contrato de Concesión:

- Sustento técnico y económico-financiero
- Equilibrio económico-financiero
- Condiciones de competencia del proceso de promoción

² Con relación a este punto, previamente a la suscripción de la Adenda, el Concedente deberá verificar que el Concesionario presente la conformidad de los Acreedores Permitidos según lo establezcan los actos y contratos de constitución de Endeudamiento Garantizado Permitido autorizados por el Concedente a través del Oficio N° 211-2011-MTC/25 y el Oficio N° 278-2011-MTC/25, en el marco de la acreditación de Cierre Financiero.

³ **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.*

V.1.1. Sustento Técnico y Económico-Financiero

41. Como fue señalado líneas arriba, a través del Oficio N° 4068-2016-MTC/25, el Concedente remitió el Informe N° 0979-2016-MTC/25 por el que se sustenta el proyecto de Adenda N° 2 al Contrato de Concesión. En dicho Informe, el Concedente, en el marco del artículo 22 del Decreto Legislativo N° 1224, evalúa el cumplimiento de los requisitos formales de la propuesta de Adenda. Asimismo, el Concedente adjunta a su comunicación, el informe de sustento elaborado por el Concesionario.
42. En atención a la documentación remitida por el Concedente, la solicitud de opinión cumple con el presente requisito de admisibilidad; sin embargo, debe advertirse que la verificación formal de su cumplimiento no representa conformidad alguna sobre el fondo del sustento técnico remitido. La evaluación técnica del contenido de la información, la suficiencia y pertinencia de la misma, así como la evaluación de la propuesta de adenda remitida por el Concesionario y el Concedente, serán desarrolladas en las secciones siguientes.

V.1.2. Equilibrio Económico - Financiero

43. Mediante el Informe N° 979-2016-MTC/25, remitido adjunto al Oficio N° 4068-2016-MTC/25, el Concedente afirma que la Adenda propuesta no afectará el Equilibrio Económico Financiero, sustentando su posición en lo siguiente:

"55. Como se observa, los contenidos de la Adenda propuesta no afectan el Equilibrio económico financiero de la Concesión, en la medida que el CONCESIONARIO mantiene su obligación de ejecutar todas las obras a las que se comprometió en su oferta a su costo y poner en servicio a favor de los usuarios los tramos ejecutados como condición previa para el incremento tarifario, mientras que el CONCEDENTE mantiene su obligación de liberar todos los terrenos para la ejecución de dichas obras."

44. Cabe señalar que en el referido Informe se precisa que para conservar el Equilibrio Económico Financiero será necesario que se establezcan mecanismos alternativos a los originales para el incremento de tarifas; por ello, en el proyecto de Adenda se plantea que una vez remitido parcialmente algunos sectores ejecutados, se produzca el incremento tarifario en las unidades de peaje asociadas a referidos sectores, con la retención del 100% del incremento (US\$ 0,50) hasta la ejecución de la totalidad de las obras asociadas a dichos incrementos.

45. De otro lado, se precisó que a efectos de equilibrar proporcionalmente las obligaciones y responsabilidades de las Partes relacionadas con la ejecución de las obras que no pueden ejecutarse ante la falta de terrenos, se ha generado la modificación de los plazos de entrega de los mismos, de ejecución de obras, a la Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de obras, Pago de la Supervisión y aumento de capital social.

46. En ese sentido, de la revisión del referido Informe de sustento se evidencia que, el Concedente ha cumplido con el requisito formal en este extremo al señalar que el proyecto de Adenda N° 2 del Contrato de Concesión no altera el equilibrio económico financiero; sin embargo, debe advertirse que la verificación formal de su cumplimiento no representa conformidad alguna sobre el fondo del sustento técnico remitido. La evaluación técnica del contenido de la información, la suficiencia y pertinencia de la misma, así como la evaluación de la propuesta de adenda remitida por el Concesionario y el Concedente, serán desarrolladas en las secciones siguientes.



V.1.3. Condiciones de competencia del proceso de promoción

47. Mediante el Informe N° 979-2016-MTC/25, el Concedente señala que la propuesta de Adenda N° 2 al Contrato de Concesión: *"resultaría conveniente en términos de eficiencia, no sólo desde la perspectiva agregada de todos los agentes involucrados, sino además desde la posición individual de cada uno de estos, es decir de la sociedad y con ello se materializa la necesidad de interés público"*.
48. Así, indica que la modificación contractual hace factible la necesidad prioritaria de Estado, de los Usuarios y de los pobladores, de contar con infraestructura en condiciones adecuadas que permitan la prestación efectiva de los servicios contemplados en el Contrato de Concesión por parte del Concesionario a los usuarios.
49. De esta manera, puede concluirse que se ha cumplido con el requisito formal en este extremo, sin perjuicio del análisis de fondo que se realice más adelante.

V.2. Análisis del proyecto de Adenda

50. 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, entre otros, dichos parámetros.

V.2.1. Cuestión previa: Asignación de riesgos

51. La identificación, evaluación y asignación de los riesgos son elementos claves en el diseño de un contrato de Asociación Público Privada (APP). En particular, la asignación de riesgos tiene un importante impacto en el costo de capital y el financiamiento de la concesión, dado que en el diseño del proyecto se busca establecer el equilibrio financiero de la concesión bajo una determinada asignación de riesgos. Así, una eventual modificación o reasignación de los riesgos establecidos en el Contrato de Concesión podría provocar una alteración del equilibrio económico de la concesión.
52. Lo anterior es reconocido por el Decreto Legislativo N° 1224, a través de su numeral 11.2 que establece que en los contratos de APP debe existir una adecuada distribución de riesgos entre las partes, de manera que éstos sean asignados a aquella parte con mayores capacidades para administrarlos, considerando el perfil de riesgos del proyecto. En esa misma línea, el numeral 2.1 de su Reglamento establece como principios exclusivos de las APP los siguientes: i) adecuada distribución de riesgos, y ii) valor por dinero⁴. Con relación a este último, el numeral 2.5 de dicho cuerpo normativo dispone que en los procesos de renegociación de contratos de APP –es decir, en el proceso de modificaciones contractuales, como en el presente caso- el Concedente es responsable de garantizar el valor por dinero establecido en el contrato

⁴ Al respecto, el numeral 2.4 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224 ha identificado de manera enunciativa cuatro momentos en los que –dependiendo de la decisión adoptada por el Ministerio, Gobierno Regional o Gobierno Local responsable del proyecto- se genera valor por dinero para un proyecto APP: a) al momento de la priorización de proyecto, escogiendo aquellos que generen mayor valor para la sociedad en su conjunto considerando el manejo eficiente de los recursos, b) al momento de seleccionar la modalidad de ejecución más adecuada para llevar a cabo el proyecto (contrato de obra pública, por APP o por otro mecanismo previsto en la ley), teniendo en cuenta la aplicación de los criterios de elegibilidad c) al momento de la identificación y distribución de los riesgos a la parte con mayores capacidades para administrarlos, y d) al momento de establecer las reglas para el proceso de promoción de la inversión privada, asegurando condiciones de competencia que garanticen la igualdad de condiciones entre todos los postores.

original de APP, con lo cual cualquier modificación contractual debería como mínimo mantener el valor por dinero con el cual se dio inicio al proyecto.

53. Asimismo, conforme a los Lineamientos para la Interpretación y Emisión de Opiniones sobre propuestas de modificación y reconversión de Contratos de Concesión, que rigen el actuar de OSITRAN, los principios generales aplicables al análisis de procedencia y opinión técnica para las modificaciones y reconversiones de contratos, son los siguientes:

- Equilibrio⁵
- No discriminación
- Beneficio – Costo
- Transparencia
- Bienestar de los Usuarios⁶

54. En esa línea de razonamiento, el análisis de las modificaciones contenidas en el proyecto de Adenda, se realizará verificando que las mismas no alteren la asignación de riesgos establecida en el Contrato de Concesión; y, en caso que alguna de las cláusulas propuestas no acompañe el debido sustento, se observará dicha circunstancia.

V.2.2. Condiciones de competencia del proceso de promoción

55. De acuerdo con las Bases, la Propuesta Económica es parte integrante del Contrato de Concesión, teniendo carácter vinculante, y está conformada por:

- a) Obras Obligatorias; y,
- b) Factor de Competencia

56. Las Obras Obligatorias comprenden:

- Segunda calzada tramo Piura-Sullana con un puente, un pontón y el óvalo Dv. Las Lomas – Ayabaca.
- Completar el Evitamiento Trujillo a dos calzadas con un Ovalo al fin del Evitamiento, un óvalo intermedio, ampliación del óvalo en el Dv. a Huanchaco y dos pasos a desnivel y puente Moche.

5. 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]

⁵ "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."

- Evitamiento Chiclayo-Lambayeque, con óvalo Dv. Puerto de Eten, óvalo Dv. Monsefú, óvalo Dv. Pimentel, óvalo Dv. San José, puente Reque, puente S/N, puente Lambayeque, dos pontones, un óvalo al inicio del evitamiento y un intercambio vial al final del mismo.
- Longitud Mínima de construcción Segunda Calzada señalada por el Estado con todas las obras correspondientes, de acuerdo al Apéndice 3 del Anexo N° 9 de las Bases⁷.

57. El Factor de Competencia del Concurso fue definido como la "cantidad de km continuos de Longitud de Segunda Calzada por construir, expresada en número enteros, salvo en caso que la Propuesta Económica alcance la totalidad de Longitud de Segunda Calzada por construir, en que esta deberá hacerse con dos decimales, por encima del mínimo fijado por el Estado de la República del Perú".

58. De acuerdo con el Informe Final del Concurso de Proyectos Integrales, elaborado por PROINVERSIÓN y contenido en el Libro Blanco, cinco (5) Postores presentaron su respectiva Propuesta Económica, obteniendo los siguientes resultados:

NOMBRE DEL POSTOR	KM OFERTADO	PUNTAJE
1. Postor Vías del Sol , conformado por las empresas Hidalgo e Hidalgo S.A. y Construcción y Administración S.A.C.	38.96	109.96
2. Consorcio Vías del Perú CCIÓN , conformado por las empresas Constructora Col Patria S.A., Concay S.A., Incoequipos S.A. y Nexus Banco de Inversión S.A.	38.96	109.96
3. OHL Concesiones S.L.	38.96	109.96
4. Graña y Montero S.A.A.	38.96	109.96
5. Consorcio Concesionaria Panamericana , conformado por las empresas Constructora Vialpa S.A., Gerencia de Contratos y Concesiones S.A. y Change Consulting Group Colombia S.A.	38.96	109.96

Fuente: Libro Blanco – Concesión Autopista del Sol

59. En vista que los cinco (5) Postores alcanzaron el mismo puntaje, y que sus ofertas comprendían la totalidad de la Segunda Calzada por construir, de acuerdo con el numeral 9.1.7 de las Bases del Concurso, los Postores presentaron una nueva propuesta económica, que consistía en ofrecer la construcción de Obras para casos de desempate, según la prioridad indicada a continuación:

- 10 Puentes Peatonales más 5 pasos a desnivel
- Evitamiento Chicama
- Evitamiento Chocope
- Evitamiento Paijan
- Evitamiento Mocupe
- 10 Puentes Peatonales más 5 pasos a desnivel
- Evitamiento San Pedro de Lloc-Pacasmayo
- Evitamiento Guadalupe – Chepen – San José de Moroc – Pacanguilla
- 10 Puentes Peatonales
- 10 Puentes Peatonales
- Evitamiento Piura

60. Recibidas las nuevas propuestas económicas, se obtuvieron los siguientes resultados:

Conforme al literal a) del numeral 1.2.44 de las Bases, la longitud mínima de construcción de Segunda Calzada determinada por el Estado fue de 71 km.

NOMBRE DEL POSTOR	OBRAS PARA CASOS DE DESEMPATE PRIORIDAD
1. Postor Vías del Sol , conformado por las empresas Hidalgo e Hidalgo S.A. y Construcción y Administración S.A.C.	Del 1 al 11 inclusive
2. Consortio Vías del Perú CCIÓN , conformado por las empresas Constructora Col Patria S.A., Conca y S.A., Incoequipos S.A. y Nexus Banco de Inversión S.A.	Del 1 al 7 inclusive
3. OHL Concesiones S.L.	1
4. Graña y Montero S.A.A.	Del 1 al 3 inclusive
5. Consortio Concesionaria Panamericana , conformado por las empresas Constructora Vialpa S.A., Gerencia de Contratos y Concesiones S.A. y Change Consulting Group Colombia S.A.	Del 1 al 11 inclusive

Fuente: Libro Blanco – Concesión Autopista del Sol

61. Al haberse producido un nuevo empate entre las ofertas presentadas por los Postores Vías del Sol y Consortio Panamericana, por un total de 11 Obras, se procedió a realizar un sorteo de conformidad con lo previsto en el numeral 9.1.7 de las Bases del Concurso; resultando ganador el Postor Vías del Sol, por lo que a éste se lo otorgó la Buena Pro.
62. En tal sentido, de las condiciones de competencia del proceso de promoción, se obtiene que el Concesionario se encuentra obligado a ejecutar: i) las Obras Obligatorias, ii) 109.96 km de Segunda Calzada desde Trujillo hacia el norte, y iii) las 11 Obras para casos de desempate.



V.2.3. Análisis de las modificaciones propuestas

63. De acuerdo con la Cláusula Segunda del proyecto de Adenda N° 2, ésta tiene por objeto, entre otros, viabilizar la continuación de las obras, así como modificar el régimen tarifario de la Concesión. A tal efecto, plantea las siguientes modificaciones:



- Agregar el segundo párrafo del literal b) de la cláusula 3.5;
- Agregar la cláusula 5.11 A;
- Modificar el segundo párrafo e incluir un cuarto párrafo de la cláusula 5.12;
- Incorporar la cláusula 6.1 A;
- Modificar la cláusula 6.2;
- Incorporar la cláusula 6.4 A;
- Modificar la cláusula 6.20;
- Modificar la cláusula 6.29;
- Incorporar un segundo párrafo en la cláusula 6.30;
- Modificar los literales c)⁸, d) y e) de la cláusula 9.4;
- Modificar la cláusula 9.5;
- Incorporar tres últimos párrafos en la cláusula 10.6;
- Modificar la cláusula 11.2; e,
- Incorporar el Anexo XII al Contrato de Concesión.



⁸ Cabe precisar que si bien en la Cláusula Segunda del proyecto de Adenda se indica que se modificará los literales c), d) y e) de la cláusula 9.4 del Contrato de Concesión, solo se están modificando los literales d) y e).

a) Agregar un segundo párrafo en el literal b) de la cláusula 3.5

64. Mediante el proyecto de Adenda N° 2, las Partes plantean agregar un segundo párrafo en el literal b) de la cláusula 3.5 del Contrato de Concesión, referido al incremento del capital social, en los siguientes términos:

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 2
<p>3.5. El CONCESIONARIO deberá haber cumplido a la Fecha de Suscripción del Contrato con lo siguiente:</p> <p>a) (...)</p> <p>b) El CONCESIONARIO a la Fecha de Suscripción del Contrato deberá acreditar un capital social mínimo de Dos Millones y 00/100 Dólares Americanos (US\$ 2'000,000.00), el cual deberá estar íntegramente suscrito y pagado. Posteriormente, a la fecha del cierre financiero el CONCESIONARIO deberá acreditar como mínimo un incremento del capital social equivalente al Quince por ciento (15%) del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería, el cual deberá ser suscrito íntegramente, y pagado proporcionalmente en forma semestral, de conformidad con las previsiones de la Ley General de Sociedades, sin perjuicio que al finalizar el mes cuarenta y ocho (48) de la Concesión, el CONCESIONARIO deberá haber pagado íntegramente el incremento del capital mínimo antes señalado.</p>	<p>3.5. (...)</p> <p>a) (...)</p> <p>b) (...)</p> <p><u>Los pagos semestrales indicados en el párrafo anterior, que estuvieran pendientes a la fecha de celebración de la Adenda N°2, quedarán suspendidos automáticamente desde la fecha en que venció cualquiera de los plazos de entrega de las áreas de terrenos previstos en las Cláusulas 5.11 o 5.12, sin responsabilidad para el CONCESIONARIO. Esta suspensión se mantendrá hasta los cuarenta y cinco (45) Días siguientes a la fecha en la que el CONCEDENTE cumpla con entregar al CONCESIONARIO el 95% de la totalidad de terrenos necesarios para las Obras de Construcción a cargo del CONCESIONARIO, exceptuando las áreas identificadas como resultado de las modificaciones al EDI, cumpliendo con las condiciones previstas para ellos en el Contrato de Concesión.</u></p>

65. Con la modificación contractual, se pretende ampliar el plazo máximo que tiene el Concesionario para el pago del Capital Social desde la finalización del mes 48 de la Concesión hasta los cuarenta y cinco (45) Días siguientes a la fecha en la que el Concedente cumpla con entregar al Concesionario el 95% de la totalidad de terrenos necesarios para las Obras de Construcción a cargo del Concesionario.

66. Sobre la modificación propuesta, el Concedente en su Informe N° 979-2016-MTC/25 señala que, dado que a la fecha no se tiene la totalidad de los terrenos para la ejecución de las obras y que el pago del Capital Social es una forma de garantizar la ejecución de las mismas, resulta razonable modificar las condiciones para el pago de la totalidad del capital social y que ello se dé en función a la entrega de terrenos debidamente liberados.

67. Sobre el particular, debe indicarse que, al 21 de enero del 2011, el Concesionario ya contaba con un capital social suscrito y pagado por un monto de S/. 113'310,504.35 y el importe pendiente de pago ascendía a S/. 19'824,495.65, siendo el monto de Capital Social suscrito a dicha fecha de S/. 133'135,000.00.



68. Por su parte, el Concesionario ha venido solicitando continuamente la prórroga a la suspensión del cumplimiento de la obligación contractual de efectuar los dos últimos pagos al Capital Social, las mismas que se han materializado a través del Acta de Acuerdo para la Suspensión Temporal de Obligaciones Contractuales, sustentando su solicitud en que se encuentra imposibilitado a ejecutar obras de construcción por la falta de entrega de terrenos por parte del Concedente, por lo que tendría que mantener inmovilizados los importes del Capital Social al no poder utilizarlos en la ejecución de las obras.
69. En ese sentido, considerando las opiniones de OSITRAN respecto a las prórrogas de la suspensión de obligaciones del pago del Capital Social, se considera razonable la modificación propuesta, dado que los problemas de retrasos en la liberación de las áreas de terreno generan que el capital social se encuentre inmovilizado y no pueda ser utilizado en la ejecución de las obras.
70. Asimismo, cabe indicar de acuerdo con lo establecido en el Modelo Económico Financiero que sustentó el esquema de la Concesión, la relación entre el capital mínimo y el monto de inversión debe ser de una magnitud del 15%. En ese sentido, considerando la estructuración financiera del proyecto y que existe una relación entre el monto de inversión de las obras a ejecutarse y el capital mínimo exigido en el proyecto, es razonable que el pago total de Capital Social se dé cuando el Concesionario cuente con la totalidad de la entrega de terrenos (en el presente caso, el proyecto de Adenda establece que el pago del capital social se dé a los 45 días de que el Concedente entregue el 95% de los terrenos).

b) **Agregar la cláusula 5.11 A**

71. Mediante el proyecto de Adenda N° 2, las Partes plantean agregar la cláusula 5.11 A al Contrato de Concesión, referida a la entrega de terrenos, en los siguientes términos:

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 2
<p>ENTREGA DEL ÁREA DE LA CONCESIÓN Y DERECHO DE VÍA</p> <p>5.11. Las áreas de terreno correspondientes al Área de la Concesión o Derecho de Vía deberán ser entregadas por el CONCEDENTE al CONCESIONARIO en un solo bloque, o en más de una vez, en los siguientes plazos:</p> <p>a) A más tardar a los treinta (30) Días Calendario contados desde la Fecha de Suscripción del Contrato. Dicha entrega debe incluir necesariamente las unidades de peaje de la Calzada Actual, lo cual se dejará constancia en la primera Acta de Entrega Parcial de Bienes.</p> <p>b) Los Tramos indicados en la Cláusula 7.10 serán entregados de conformidad con lo establecido en dicha Cláusula y siguientes.</p> <p><i>Las áreas de terreno referentes al Derecho de Vía o Área de la Concesión para la Construcción de la</i></p>	<p>5.11.A. <u>Las áreas de terreno correspondientes al Área de la Concesión o Derecho de Vía podrán a su vez ser entregadas en los siguientes plazos:</u></p> <p>a) <u>Como máximo al 31 de diciembre de 2016, el CONCEDENTE deberá entregar:</u></p> <p>- <u>La totalidad de las áreas de terreno comprendidos en el Evitamiento Piura.</u></p> <p>b) <u>Como máximo al 30 de noviembre de 2016, el CONCEDENTE deberá entregar:</u></p> <p>- <u>La totalidad de las áreas de terrenos comprendidos desde el Ovalo Huanchaco (572+800) hasta finalizar el</u></p>



CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA Nº 2
<p>segunda calzada del tramo Piura-Sullana, deberán ser entregadas por el CONCEDENTE a más tardar a los treinta (30) Días Calendario desde la acreditación del Cierre Financiero y en un estado, características y situación tal que permita al CONCESIONARIO dar inicio a la ejecución de las Obras.</p>	<p><u>Tramo Continuo 4: Paján – Pacasmayo (668+388).</u></p> <p>c) <u>Como máximo 31 de diciembre de 2016, el CONCEDENTE deberá entregar:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>Las áreas de terrenos comprendidos en los Tramos Continuos 6 y 7, en kilómetros continuos.</u> <p>d) <u>El saldo correspondiente a la totalidad de las áreas de terreno referentes al Área de la Concesión o Derecho de Vía del tramo Trujillo – Chiclayo deberá ser entregado a más tardar el 15 de julio de 2017.</u></p> <p><u>El plazo para las entregas de áreas de terrenos señaladas en a), b), c) y d) exceptúa, de ser el caso, aquellas nuevas áreas identificadas como resultado de las modificaciones al EDI a solicitud del CONCEDENTE señalada en la cláusula 6.4.A. En caso se aprueben estas modificaciones al EDI, el plazo para la entrega de estas áreas de terreno deberá ser definido por el CONCEDENTE a los treinta (30) Días de aprobada cada modificación al EDI.</u></p> <p><u>En caso que el CONCEDENTE incumpla con el plazo para la entrega de áreas de terreno señalado en d) –excluyéndose aquellos sectores que sean parte de una modificación al EDI a solicitud del CONCEDENTE– el plazo de la concesión se extenderá previo acuerdo entre las Partes, según lo establecido en el marco normativo vigente. Sólo en dicho supuesto, no habrá ningún tipo de reclamación legal posterior por parte del CONCESIONARIO respecto a este incumplimiento del CONCEDENTE.</u></p>

72. Con la propuesta de adenda, se pretende modificar el plazo máximo de entrega de terrenos por parte del Concedente al Concesionario para que este último ejecute las Obras que son de su responsabilidad.

73. Sobre el particular, el Concedente en su Informe N° 979-2016-MTC/25 señala que la demora en la liberación de áreas de terreno se debe a que el proyecto pasa por zonas urbanas, arqueológicas y zonas de cultivo, lo que ha generado el rechazo por parte de la población afectada del área de influencia. Asimismo, indica que uno de los objetivos de la Adenda es sincerar los plazos para la entrega de áreas de terrenos por parte del Concedente, por lo que habría establecido los nuevos plazos según el cronograma de entrega de terrenos que elaboró la Gerencia de Derecho de PROVIAS Nacional, el mismo que **no ha sido remitido** junto con la información que sustenta el proyecto de Adenda.
74. Es preciso resaltar que en el desarrollo de la Autopista del Sol y otros proyectos concesionados bajo el ámbito de competencia de OSITRAN, se han registrado de manera sistemática controversias y retrasos en la ejecución de las inversiones, originados por la falta de entrega de terrenos saneados y libres de interferencias, así como 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.
75. Dicho incumplimiento genera **perjuicios tanto a los usuarios de la infraestructura como a las propias Entidades Prestadoras**, debido a que estas últimas no pueden ejecutar la totalidad de las inversiones previstas en el Contrato de Concesión en los plazos establecidos, lo cual trae como consecuencia que: i) la remuneración por las obras parcialmente ejecutadas y que no pueden ser puestas en servicio, no sea percibida oportunamente por los inversionistas; y, ii) el usuario no tenga a su disposición la totalidad de la infraestructura con los Niveles de Servicio contemplados en el Contrato de Concesión, de forma oportuna en los plazos establecidos contractualmente. Asimismo, el eventual retraso en la entrega los Sub Tramos donde el Concesionario debe ejecutar obras podría generarle perjuicios al Estado debido a eventuales reclamaciones económicas del Concesionario en caso éste opte por acudir a la vía arbitral.
76. Adicionalmente, tal como se señaló en la Matriz de Comentarios, 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.
77. Teniendo en cuenta los problemas que origina al desarrollo del proyecto la demora en la entrega de terrenos por parte del Concedente, el OSITRAN indicó en las matrices de comentarios remitidas al Concedente que, éste debe sustentar y acreditar fehacientemente mediante un Informe Técnico del área responsable, el estado actual de avance en la entrega de las áreas de terrenos necesarias para la ejecución de la Segunda Calzada, y sustentar debidamente los nuevos plazos y condiciones de entrega de áreas de terreno que se proponen en la cláusula 5.11.A del proyecto de Adenda, toda vez que estos son relativamente cortos (por ejemplo, las áreas de terreno para el Ovalo Huanchaco se prevé entregar el 30.11.16).
78. Al respecto, de la revisión de la información remitida por el Concedente se aprecia que éste **no ha remitido** información que sustente los nuevos plazos para la entrega de terrenos, lo cual, tal como se señaló líneas arriba, conlleva perjuicios al usuario debido a que este no dispondrá de la infraestructura de forma oportuna; y genera incertidumbre respecto a cuándo se concluirá la totalidad de las obras de la Segunda Calzada, la cual constituyó el Factor de Competencia⁹ durante la etapa de Concurso.

⁹ Los terrenos que faltan liberar para que el Concesionario ejecute las obras, corresponden a las áreas donde se ejecutarán las Obras de la Segunda Calzada, obras que fueron "Factor de Competencia" en el proceso de la licitación del proyecto Autopista del Sol. Al

c) **Modificar la cláusula 5.12**

79. Mediante el proyecto de Adenda N° 2, las Partes plantean modificar el segundo párrafo e incluir un cuarto párrafo en la cláusula 5.12 del Contrato de Concesión, referida a la entrega de terrenos, en los siguientes términos:

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 2
<p>5.12 El saldo, correspondiente deberá ser entregado en una (1) o más oportunidades por el CONCEDENTE al CONCESIONARIO a más tardar a los doscientos cuarenta (240) Días Calendario de la suscripción del Acta de entrega del tramo Piura – Sullana y deberán corresponder a kilómetros continuos desde el inicio de la Concesión, del sur hacia el norte.</p> <p>El CONCESIONARIO podrá efectuar la liberación de las áreas necesarias para el inicio o continuación de la ejecución de las Obras de Construcción, previo acuerdo con el CONCEDENTE, para tal efecto el CONCEDENTE deberá aprobar el presupuesto que proponga el CONCESIONARIO, para la elaboración de los expedientes <u>individuales (técnico-legal)</u> de los predios afectados por el Área de Concesión y/o Derecho de Vía, <u>de acuerdo a los requisitos establecidos por la Dirección Nacional de Construcción del Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento.</u></p> <p>Previa conformidad y aprobación por parte del CONCEDENTE de los expedientes correspondientes, el CONCESIONARIO podrá realizar las acciones necesarias para contar con la libre disponibilidad de las áreas. Los gastos en que incurra el CONCESIONARIO por la ejecución de dichas actividades serán aprobados y pagados por el CONCEDENTE.</p>	<p>5.12 (...)</p> <p>El CONCESIONARIO podrá efectuar la liberación de las áreas necesarias para el inicio o continuación de la ejecución de las Obras de Construcción, previo acuerdo con el CONCEDENTE, para tal efecto el CONCEDENTE deberá aprobar el presupuesto que proponga el CONCESIONARIO para la elaboración de los expedientes <u>necesarios para la liberación</u> de predios afectados <u>e interferencias</u> en las Áreas de la Concesión y/o Derecho de Vía.</p> <p>(...)</p> <p><u>Asimismo, para facilitar el proceso de liberación de áreas de terreno necesarios para dar la continuidad a las Obras en ejecución y previo acuerdo entre las Partes, el CONCESIONARIO podrá, a solicitud del CONCEDENTE y siempre que este cuente con los recursos para ello, efectuar los pagos a los beneficiarios quienes deberán suscribir un contrato de cesión de derechos a favor del CONCESIONARIO. Una vez acreditado el pago el CONCEDENTE deberá restituir el desembolso en un plazo no mayor a seis (06) meses al CONCESIONARIO.</u></p>

80. La modificación contractual permite que el Concesionario, a solicitud del Concedente, pueda efectuar los pagos a los beneficiarios de los terrenos a liberar y regula que una vez que el Concesionario acredite el pago, el Concedente restituya al Concesionario lo desembolsado en un plazo no mayor de seis meses.

respecto, el incumplimiento del Concedente en la entrega de los terrenos está generando que el Concesionario no pueda cumplir oportunamente con su obligación que fue materia del Factor de Competencia que ofreció en la etapa de Concurso.

81. Al respecto, el Concedente en su Informe N° 979-2016-MTC/25 señala que, para la adquisición de predios, los "afectados" esperan el pago del Estado para permitir el ingreso a los mismos. Adicionalmente, señala que para que el Estado pueda realizar dichos pagos se requiere de una cadena de actos administrativos que respondan a procedimientos cuyos plazos terminan dilatando el proceso de liberación.

82. Como ha sido señalado en el acápite precedente, en el desarrollo del proyecto de la Autopista del Sol y otros proyectos concesionados bajo el ámbito de competencia de OSITRAN, se han registrado de manera recurrente controversias y retrasos en la entrega de terrenos saneados y libres de interferencias, así como 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.

83. Dicha situación genera perjuicios tanto a los usuarios de la infraestructura como a las propias Entidades Prestadoras; y, eventualmente, al propio Estado, toda vez que el retraso en la ejecución de las obras (por causas no atribuibles a la Entidad Prestadora) podría generarle costos adicionales (gastos generales por ampliaciones de plazo de ejecución de obra, entre otros), que podría reclamar al Estado.



84. En virtud de lo expuesto, en principio, resultaría más eficiente encargar al Concesionario estas labores; sin embargo, en el presente caso existe un **problema de incentivos perversos**, toda vez que: i) la obligación permanece en el Concedente dado que la entrega de terrenos es su responsabilidad, pero ii) el proyecto de Adenda propone en las cláusulas 5.11 A y 9.4 d) consecuencias favorables para el Concesionario en caso de incumplimiento de dicha obligación (esto es, ampliación del plazo de la Concesión de acuerdo al último párrafo de la cláusula 5.11 A, e incrementos tarifarios en las unidades de peaje Chicama y Pacanguilla con una reducción sustancial de ejecución de obras en perjuicio de los usuarios, conforme a la modificación de la cláusula 9.4 d) propuesta en el proyecto de Adenda).



85. En efecto, las modificaciones propuestas en las cláusulas 5.11 A, 5.12 y 9.4 d) del proyecto de Adenda generan un problema de Principal – Agente, toda vez que la obligación de la entrega de terrenos recae en el Concedente, pero el cumplimiento de dicha obligación dependería de las acciones que realice el Concesionario y su eventual incumplimiento tendría consecuencias que favorecen a este último. Este aspecto fue advertido en las dos últimas reuniones de Evaluación Conjunta (05.09.2016 y 28.09.2016), como consecuencia de las modificaciones introducidas en la versión del proyecto de Adenda N° 2 al 29.08.2016.



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



Incorporar la cláusula 6.1 A

87. Mediante el proyecto de Adenda N° 2, las Partes plantean incorporar la cláusula 6.1 A al Contrato de Concesión, referida a la ejecución de las Obras, en los siguientes términos:

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 2
<p>6.1. El CONCESIONARIO se obliga a ejecutar las Obras referidas en el Anexo N° 9 de las Bases, ofertadas durante el Concurso, en un plazo máximo de cuarenta y ocho (48) meses. Para iniciar la Construcción de esta Obra, el CONCESIONARIO deberá cumplir con las condiciones indicadas en la Cláusula 6.10.</p>	<p><u>6.1.A De acuerdo con lo previsto en la cláusula 5.11.A, el CONCESIONARIO deberá iniciar la construcción de las Obras en cada uno de los sectores, de manera independiente de ser el caso, señalados en a), b) y c) de la Cláusula 5.11.A en un plazo máximo de 30 Días de suscrita la respectiva Acta de Entrega parcial de Terrenos, en las que conste que la referida Área de la Concesión se encuentra libre de interferencias, ocupantes y/o invasores, excluyendo aquellos sectores que sean parte de una modificación al EDI a solicitud del CONCEDENTE, de ser el caso.</u></p> <p><u>El CONCESIONARIO se obliga a ejecutar las Obras comprendidas en cada uno de los sectores señalados en los literales a), b) y c) de la Cláusula 5.11.A, en el plazo según el respectivo CEO señalado en 6.8.A. Una vez culminadas las Obras de cada respectivo sector, las Partes procederán a la aceptación de las mismas aplicando lo previsto en las Cláusulas 6.20 y siguientes del Contrato de Concesión.</u></p> <p><u>Con la entrega señalada en el literal d) – excluyéndose aquellos sectores por modificaciones al EDI a solicitud del CONCEDENTE– libre de interferencias ocupantes y/o invasores, el CONCESIONARIO se encuentra en la obligación de iniciar las Obras de Construcción a cargo del CONCESIONARIO, que correspondan, en un plazo máximo de treinta (30) Días Calendario.</u></p> <p><u>Los posibles mayores plazos de ejecución, de ser el caso, para las obras asociadas a las modificaciones al EDI a solicitud del CONCEDENTE serán determinados en cada expediente aprobado respectivamente. La ejecución de estas modificaciones será mediante previo acuerdo entre las partes e iniciará cuando las áreas de terreno sean entregados en su totalidad al CONCESIONARIO.”</u></p>

88. Con la inclusión de la cláusula se posibilita que el Concesionario pueda ejecutar las obras por sub Tramos en un plazo máximo de 30 días calendario contados a partir de que el Concedente entregue las áreas de terrenos para la ejecución de las obras.

89. Sobre la modificación propuesta, el Concedente en su Informe N° 979-2016-MTC/25 señala que establecer plazos máximos permite tener certidumbre sobre el plazo esperado para el inicio de las obras (30 días). Asimismo, señala que dicho plazo resulta razonable, teniendo en cuenta las actividades preparatorias que tiene que realizar el Concesionario; y que, con la regulación de la presentación de un Calendario de Ejecución de Obras (CEO) se logrará la programación de la inversión de las obras que ejecutará el Concesionario.

90. Sobre el particular, se considera adecuado establecer plazos máximos para el inicio de las obras en todos los sub Tramos a fin de que dicho inicio no se dilate indefinidamente. Asimismo, se considera adecuado regular un plazo máximo de ejecución de las obras, que para el caso de los sectores establecidos en los literales a), b) y c) de la cláusula 5.11.A se ejecutará de acuerdo a lo establecido en el respectivo CEO, debido a que se tendrá certeza y control del plazo de finalización de las obras, el cual en ningún caso deberá superar el plazo máximo de 48 meses establecido en la cláusula 6.1 del Contrato de Concesión para la totalidad de las obras.
91. De otro lado, con relación a las obras que se ejecutarán en el sector establecido en el literal d) de la cláusula 5.11.A., esto es, el saldo correspondiente a la totalidad de las áreas de terreno referentes al Área de la Concesión o Derecho de Vía del tramo Trujillo – Chiclayo; no se ha establecido ningún plazo máximo para su ejecución, por lo que con el fin de que la fecha de culminación de las obras no se extienda ilimitadamente generando perjuicios a los Usuarios, debe establecerse en el proyecto de Adenda un plazo máximo de ejecución de las obras para dicho sector.



92. Adicionalmente, tal como se señaló en la matriz de comentarios enviada al MTC, se le requirió al Concedente sustentar debidamente que las Obras construidas que se pretenden aceptar sean en tramos continuos, a efectos de no poner en riesgo la seguridad de los usuarios. En ese sentido, la Adenda debe precisar que los sub Tramos establecidos en la cláusula 6.20, que se van a aceptar y poner en servicio, deben comprender kilómetros continuos. Asimismo, es importante e indispensable que se regule la ejecución de empalmes en los tramos que van ser aceptados parcialmente, con la finalidad de no poner en riesgo la seguridad de los usuarios.



e) **Modificar la cláusula 6.2**

93. Mediante el proyecto de Adenda N° 2, las Partes plantean modificar la cláusula 6.2 del Contrato de Concesión, referida a la supervisión de las Obras, en los siguientes términos:

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 2
6.2 Corresponde al REGULADOR, directamente o a través del supervisor de Obras, efectuar las acciones de fiscalización técnica que le competen durante el desarrollo de las Obras indicadas en la Cláusula precedente. En caso que el REGULADOR opte por designar a un supervisor de Obras, deberá informar fehacientemente por escrito al CONCESIONARIO en un plazo máximo de cinco (5) Días, contados a partir de la fecha de suscripción del contrato con el supervisor antes indicado.	6.2 Corresponde al REGULADOR, directamente o a través del supervisor de Obras, efectuar las acciones de fiscalización técnica que le competen durante el desarrollo de las Obras indicadas en la Cláusula 6.1 y 6.1.A . En caso que el REGULADOR opte por designar a un supervisor de Obras, deberá informar fehacientemente por escrito al CONCESIONARIO en un plazo máximo de cinco (5) Días, contados a partir de la fecha de suscripción del contrato con el supervisor antes indicado.



94. Con respecto a la modificación propuesta, este Organismo Regulador no presenta objeciones debido a que ésta incorpora una precisión operativa acorde con el objeto del proyecto de Adenda.

f) Incorporar la cláusula 6.4 A

95. Mediante el proyecto de Adenda N° 2, las Partes plantean incorporar la cláusula 6.4 A al Contrato de Concesión, referida a la modificación de los Estudios Definitivos de Ingeniería, en los siguientes términos:

"6.4. A El CONCESIONARIO podrá proponer modificaciones al Estudio Definitivo de Ingeniería aprobado, siempre y cuando estén orientadas a mejoras técnicas y/o funcionales para cumplir con la meta del proyecto y que no reduzcan los niveles de servicios establecidos en el Anexo I del Contrato de Concesión. Las citadas modificaciones serán aprobadas por el CONCEDENTE, previa opinión de OSITRAN.

El CONCESIONARIO reconoce que la aceptación de estas modificaciones técnicas no lo liberan del riesgo y responsabilidad respecto al diseño y la construcción.

Estas modificaciones técnicas propuestas por el CONCESIONARIO no darán lugar a la modificación del plazo final de ejecución de la Obra ni generarán costo alguno al CONCEDENTE y deberán contar con el sustento técnico del CONCESIONARIO.

Los plazos para la aprobación de las modificaciones a solicitud del CONCESIONARIO serán los siguientes:

Solicitud y presentación del expediente técnico de modificación CONCESIONARIO	Opinión	Evaluación/Aprobación del CONCEDENTE	Levantamiento Observaciones CONCESIONARIO	Evaluación Levantamiento Observaciones
(*)	REGULADOR (**) (dc)	(***) (Días)	(***) (dc)	CONCEDENTE (****) (Días)
(*)	10	10	10	7

(dc) Días calendario.

(Días) Días hábiles.

(*) Fecha decidida por el CONCESIONARIO.

(**) A partir de la recepción oficial de la solicitud y presentación del expediente técnico de modificación al EDI por parte del CONCESIONARIO.

(***) A partir de la recepción oficial de observaciones formuladas por el CONCEDENTE.

(****) A partir de la recepción oficial del levantamiento de observaciones presentada por el CONCESIONARIO.

Las observaciones serán formuladas en una sola oportunidad, las mismas que podrán ser reiteradas en caso se considere que estas no han sido debidamente levantadas."

El REGULADOR remitirá su pronunciamiento al CONCESIONARIO, con copia al CONCEDENTE.

De igual modo, el CONCEDENTE, previa opinión del REGULADOR, podrá proponer, por causas asociadas a la liberación de áreas de terreno o conflictos sociales, modificaciones al Estudio Definitivo de Ingeniería aprobado, siempre y cuando no se reduzcan los niveles de servicio establecidos en el Contrato de Concesión, no debiendo generar en ningún caso dichas modificaciones mayores costos al CONCESIONARIO. El CONCESIONARIO deberá presentar al CONCEDENTE y al REGULADOR el expediente técnico de modificación. El CONCEDENTE aprobará la modificación, previa opinión del REGULADOR.

El expediente técnico de modificación deberá contar con la aprobación previa del instrumento de gestión socio ambiental que determine la Autoridad Ambiental Competente, el mismo que deberá formularse dentro de los plazos establecidos en la presente cláusula.

Los plazos para la aprobación de las modificaciones a solicitud del CONCEDENTE serán los siguientes:



Solicitud CONCEDENTE E	Presentación del expediente técnico de modificación CONCESIONARIO O	Revisión		Levantamiento Observaciones CONCESIONARIO O	Evaluación Levantamiento Observaciones	
		REGULADO R (***) (dh)	CONCEDENTE E (****) (dc)		REGULADO R (*****) (dc)	CONCEDENTE E (*****) (dc)
(*)	(**)			(*****) (dc)		
(*)	Hasta 30	10	10	10	7	7

(dc) Días calendario.

(dh) Días hábiles.

(*) Fecha decidida por el CONCEDENTE.

(**) A partir de la recepción oficial de la solicitud de modificación al EDI por parte del CONCEDENTE.

(***) A partir de la recepción oficial de la presentación de la modificación del Expediente Técnico por parte del CONCESIONARIO.

(****) A partir de la recepción de la opinión del REGULADOR hacia el CONCEDENTE.

(*****) A partir de la recepción oficial del pliego de observaciones del CONCEDENTE.

(*****) A partir de la recepción oficial del levantamiento de observaciones presentada por el CONCESIONARIO. El REGULADOR remitirá el resultado de evaluación al CONCEDENTE y al CONCESIONARIO.

(*****) A partir de la recepción oficial de la opinión del REGULADOR del levantamiento de observaciones presentada por el CONCESIONARIO.

Las observaciones serán formuladas en una sola oportunidad, las mismas que podrán ser reiteradas en caso se considere que estas no han sido debidamente levantadas."

Para las modificaciones solicitadas por el CONCEDENTE, los mayores costos y gastos que se generen como consecuencia de estos cambios, serán asumidos por el CONCEDENTE quien deberá, de ser el caso, pagar la diferencia entre la mayor inversión y las inversiones originalmente previstas. En caso que corresponda pagar una diferencia a favor del CONCESIONARIO, el CONCEDENTE compensará al CONCESIONARIO con arreglo al mecanismo previsto para las Obras Adicionales señalado en las Cláusulas 6.27 a 6.36 en lo aplicable."



96. Con la inclusión de la cláusula se posibilita que, tanto el Concesionario como el Concedente puedan solicitar modificaciones a los Estudios Definitivos de Ingeniería (EDI). Asimismo, se regula el procedimiento de aprobación de las modificaciones a dichos estudios.

97. Sobre la modificación propuesta, el Concedente en su Informe N° 979-2016-MTC/25 señala que durante la ejecución de las obras se han presentado situaciones en las cuales es necesario e imprescindible introducir modificaciones al EDI por mejoras técnicas y/o funcionales; no obstante, actualmente no se cuenta con marco contractual para su modificación. Asimismo, señala que, dado que actualmente el Contrato de Concesión no prevé modificaciones al EDI durante la ejecución de las Obras, el Concesionario se ve imposibilitado de ejecutar las modificaciones sin antes contar con la autorización del Concedente, lo que podría ocasionar la paralización de las actividades que a su vez implicará el retraso de las obras.



98. De otro lado, con respecto a las solicitudes de modificación al EDI por parte del Concedente, éste señala que ello se deriva de la imposibilidad de liberar áreas de la concesión por oposición de la población afectada, por afectación de viviendas en zonas consolidadas de carácter rural o urbano, por interferencias de servicios públicos o privados que no sean posibles reubicar dentro del plazo de ejecución de las obras o por la existencia de sitios arqueológicos.



99. En ese sentido, se considera adecuado posibilitar que tanto el Concesionario como el Concedente puedan solicitar modificaciones a los EDI, dado que durante el desarrollo de la ejecución de las obras se presenten situaciones técnicas que hagan necesaria la modificación del EDI, tales como, modificación del trazo, problemas de liberación del terreno, errores en el diseño, entre otros.

100. Sin perjuicio de ello, con relación al último párrafo de la cláusula propuesta, que señala que "el CONCEDENTE compensará al CONCESIONARIO con arreglo al mecanismo previsto para las

Obras Adicionales señalado en las Cláusulas 6.27 a 6.36 en lo aplicable", debido a que las cláusulas 6.27 a 6.36 regulan distintos aspectos, tales como monto tope de Obras Adicionales, mecanismo de ejecución, entre otros; el término "en lo aplicable" es muy genérico y podría prestarse a distintas interpretaciones en la aplicación del Contrato de Concesión. En ese sentido, debería detallarse qué términos de las cláusulas 6.27 a 6.36 resultarían aplicables en dicho escenario, de tal forma que el procedimiento de reconocimiento de los posibles mayores costos de inversión se encuentren claramente establecidos.

g) **Agregar la cláusula 6.8 A**

101. Mediante el proyecto de Adenda N° 2, las Partes plantean incorporar la cláusula 6.8 A al Contrato de Concesión, referida al Programa de Ejecución de Obras, en los siguientes términos:

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 2
<p>6.8. El planeamiento de la organización de las Obras corresponde al CONCESIONARIO, el mismo que se reflejará en el Programa de Ejecución de Obras.</p> <p>Con una anticipación de treinta (30) Días Calendario al inicio de las Obras indicadas en la Cláusula 6.1, el CONCESIONARIO deberá presentar en medios magnéticos y físicos para conocimiento del REGULADOR el Programa de Ejecución de Obras que incluya tiempos de las partidas relativas a la ejecución de las obras indicadas.</p> <p>El Programa de ejecución de obras deberá respetar el plazo máximo establecido en la cláusula 6.1</p> <p>El REGULADOR deberá verificar el cumplimiento del Programa de Ejecución de Obras de acuerdo a lo programado por el mismo CONCESIONARIO.</p> <p>En caso de demora en el inicio de las Obras y en la terminación de la ejecución de las mismas, por causas imputables al CONCESIONARIO, dar lugar, sin necesidad de un requerimiento previo, a la aplicación de una penalidad al CONCESIONARIO equivalente a tres por diez mil (3‰) del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería por cada Día de atraso, hasta por un máximo equivalente al cinco por ciento (5%) del referido presupuesto. En caso se supere el porcentaje indicado, será causal de caducidad.</p> <p>El Regulador en base al PEO definirá el o los parámetros para determinar el control de avance de obras.</p>	<p><u>6.8.A Con una anticipación de quince (15) Días Calendario al inicio de Obras indicadas en la cláusula 6.1.A, referidas a los sectores señalados en los literales a), b) y c) de la Cláusula 5.11.A, el CONCESIONARIO deberá presentar en medios magnéticos y físico al Regulador un Cronograma de Ejecución de Obras (CEO) que incluya tiempos de partidas relativas a la ejecución de las obras para cada sector específico donde el CONCESIONARIO intervendrá.</u></p> <p><u>Una vez entregados la totalidad de terrenos señalado en el literal d) de la Cláusula 5.11.A, y con una anticipación de quince (15) Días al inicio de dichas Obras, el CONCESIONARIO deberá entregar un Programa de Ejecución de Obra (PEO) actualizado, que considerará los sectores que se encuentren aceptados, para lo cual el CONCESIONARIO deberá cumplir las condiciones, reglas y demás aspectos en las Cláusulas 6.8 y 6.9.</u></p>



102. Con la inclusión de la nueva cláusula, se regula la presentación por parte del Concesionario de un Cronograma de Ejecución de Obras (CEO) que incluya tiempos de partidas relativas a la ejecución de las obras para cada sector y un Programa de Ejecución de obras actualizado. Se considera adecuada dicha inclusión debido a que con la presentación del CEO se determinarán los plazos en los cuales el Concesionario deberá ejecutar las obras relacionadas a los sectores señalados en los literales a), b) y c) de la cláusula 5.11.A, y de esta forma, se tendrá una fecha cierta de la culminación de las obras, que en ningún caso debe superar el plazo máximo de 48 meses para la ejecución de la totalidad de las obras establecido en la cláusula 6.1 del Contrato de Concesión.

103. Asimismo, la inclusión de la obligación del Concesionario de presentar el Programa de Ejecución de Obras (PEO) actualizado es importante debido a que éste contendrá la programación del saldo de las obras por ejecutar, lo cual permitirá contar con una fecha cierta de la finalización de las obras. Cabe indicar que, en la última reunión de Evaluación Conjunta, llevada a cabo el 28 de setiembre, el Concedente sustentó que la actualización del PEO se realizaría descontando del plazo restante a la fecha, los plazos en los que se ejecuten las obras correspondientes a los sectores señalados en los literales a), b) y c) de la cláusula 5.11.A. Ello no se advertía de la lectura del proyecto de Adenda analizado en dicha oportunidad; así, a efectos de evitar problemas en la aplicación de la cláusula, se requirió señalarlo de manera expresa en la Adenda.

104. Al respecto, del proyecto de Adenda remitido se advierte que, en el segundo párrafo de la cláusula 6.8 A, se ha incluido la disposición siguiente: "(...) el CONCESIONARIO deberá entregar un Programa de Ejecución de Obra (PEO) actualizado, que considerará los sectores que se encuentren aceptados, para lo cual el CONCESIONARIO deberá cumplir las condiciones, reglas y demás aspectos en las Cláusulas 6.8 y 6.9." Con relación a dicha adición, se considera que ésta no es lo suficientemente clara; por lo que debe precisarse que la actualización del PEO deberá realizarse descontando los plazos de ejecución de las obras en los sectores que se encuentren aceptados.

h) **Modificar la cláusula 6.20**

105. Mediante el proyecto de Adenda N° 2, las Partes plantean modificar la cláusula 6.20 del Contrato de Concesión, referida a la aceptación de las Obras, en los siguientes términos:

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 2
6.20. El CONCESIONARIO solicitará al CONCEDENTE con copia al REGULADOR la aprobación de las Obras en forma total o parcial, en función a lo establecido en el Programa de Ejecución de Obras, a fin que se compruebe su correcta ejecución. La Obra, deberá cumplir con todas las Especificaciones Técnicas indicadas en el Numeral 5 del Anexo 9 de las Bases y con el Estudio Definitivo de Ingeniería aprobado y con todos los índices de servicio especificados en el Anexo I del contrato.	6.20 El CONCESIONARIO solicitará al CONCEDENTE con copia al REGULADOR la aprobación de las Obras en forma total o parcial, en función a lo establecido en el Programa de Ejecución de Obras, a fin que se compruebe su correcta ejecución. La Obra deberá cumplir con todas las Especificaciones Técnicas indicadas en el Numeral 5 del Anexo 9 de las Bases y con el Estudio Definitivo de Ingeniería aprobado y con todos los índices de servicio especificados en el Anexo I del contrato. <u>Excepcionalmente, el CONCESIONARIO podrá solicitar la aceptación de obras en los siguientes sectores:</u>



CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 2
	<p>a) <u>Al menos 26 Km entre el Óvalo Huanchaco – Chicama.</u></p> <p>b) <u>Al menos 24 Km entre Paján – Pacasmayo.</u></p> <p>c) <u>Dos sectores de Segunda Calzada de al menos 10 Km cada uno entre Guadalupe – Chiclayo</u></p> <p><u>Las solicitudes de aceptación previstas en la presente cláusula, excluirán, de ser el caso, aquellas obras que correspondan a los sectores en los que se requiera efectuar modificaciones al EDI a solicitud del CONCEDENTE señalada en la cláusula 6.4.A.</u></p>



Con la modificación de dicha cláusula se posibilita que el Concesionario solicite la aceptación de las obras por sub Tramos en los siguientes sectores: a) Al menos 26 Km entre el Óvalo Huanchaco – Chicama, b) Al menos 24 Km entre Paján – Pacasmayo y c) Dos sectores de Segunda Calzada de al menos 10 Km cada uno entre Guadalupe – Chiclayo.



107. Sobre la modificación propuesta, el Concedente en su Informe N° 979-2016-MTC/25 señala que a la fecha existen tramos de la vía terminados parcialmente, los mismos que no se han puesto en servicio de los usuarios, debido a que no se encuentran concluidos en toda la longitud contractualmente exigida. Asimismo, señala que, dado que se están modificando los plazos de entrega de terrenos para la ejecución de las obras, no permitir la recepción y aceptación de las obras ejecutadas implicaría que no se inicie el mantenimiento y la operación de dichos sub Tramos, lo que generaría el desgaste y deterioro de los mismos.

108. Sobre el particular, la modificación propuesta se considera adecuada debido a que en la actualidad existen tramos de la carretera construidos y que no se encuentran en servicio, por lo que se encuentran en proceso de deterioro debido a que no han sido aceptadas por parte del Concedente. De otro lado, estos tramos están siendo utilizados por los usuarios sin la señalización correspondiente, lo cual representa un riesgo a la seguridad de estos por los eventuales accidentes de tránsito que podrían producirse.



109. Sin perjuicio de ello, a fin de no poner en riesgo la seguridad de los usuarios, se requiere que se establezca en la adenda que los sectores que se van aceptar de manera parcial correspondan a kilómetros continuos y deberán contar con empalmes.

i) **Modificar la cláusula 6.29**



110. Mediante el proyecto de Adenda N° 2, las Partes plantean modificar la cláusula 6.29 del Contrato de Concesión, la cual establece el límite del monto de inversión agregado de todas las Obras Adicionales, en los siguientes términos:

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 2
<p>6.29 El monto de la Inversión agregado de todas las Obras Adicionales que se acuerden no podrá superar en conjunto el treinta y seis por ciento (36%) del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería, incluido el IGV. Para la ejecución de estas inversiones, el CONCEDENTE deberá verificar si cuenta con la capacidad de financiamiento en su respectivo presupuesto institucional.</p>	<p>6.29 El monto de inversión agregado de todas las Obras Adicionales que se acuerden no podrá superar en conjunto el treinta y por ciento (3...%) del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería, incluido el IGV. <u>Para la ejecución de estas inversiones, el CONCEDENTE deberá verificar si cuenta con la capacidad de financiamiento en su respectivo presupuesto institucional.</u></p> <p><u>Asimismo, el CONCEDENTE, con cargo a sus recursos, podrá encargar al CONCESIONARIO la elaboración de estudios o expedientes de ingeniería que conlleven a la ejecución de Obras Adicionales, para lo que será necesario un acuerdo entre las Partes de las condiciones, plazos, costos y demás aspectos necesarios para la elaboración de dichos estudios o expedientes, para tal fin, el CONCEDENTE deberá verificar si cuenta con la capacidad de financiamiento en su respectivo presupuesto institucional.</u></p>



111. Sobre la modificación propuesta, el Concedente en su Informe N° 979-2016-MTC/25 señala que con la Adenda N° 1, suscrita el 8 de enero de 2016, se permitió encargar al Concesionario la Obra Adicional de Evitamiento Piura, la cual estaba compuesta por 10 componentes; y que, posteriormente, se agregaron dos componentes denominados: i) "Paso a Desnivel Coscombo" y ii) "Paso a desnivel UPIS Villa Hermosa". Adicionalmente, señala que se ha presentado la necesidad de ejecutar la Obra Adicional denominada "Paso a Desnivel Casagrande".



112. El costo referencial¹⁰ de los dos componentes adicionales del Evitamiento Piura y de la Obra Adicional "Paso a Desnivel Casagrande", de acuerdo a las estimaciones del Concedente, asciende a S/ 210 246 027,36. Sobre la base de dicho monto, el Concedente ha realizado el cálculo del nuevo porcentaje, indicando que el mismo "(...) asciende aproximadamente a 42% del valor del presupuesto aprobado en el EDI de las obras obligatorias de la concesión. (...)" Para determinar dicho porcentaje -según señala el Concedente- se ha considerado: i) el monto del presupuesto original del Evitamiento Piura, ii) el presupuesto referencial indicado, y iii) un margen del 20% que permite el SNIP para el caso de la verificación de la viabilidad.



113. Al respecto, debe indicarse que es responsabilidad del Concedente la determinación del presupuesto definitivo de las nuevas Obras Adicionales, el mismo que incrementaría el límite del monto de inversión agregado de todas las Obras Adicionales contemplado en la cláusula 6.29.

¹⁰ El Concedente señala en su Informe de sustento que los dos componentes de la Obra Adicional Evitamiento Piura, así como el presupuesto de la Obra Adicional (paso a desnivel Casagrande), aún no se encuentran administrativamente aprobados.

114. De otro lado, si bien el Concedente en su Informe N° 0979-2016-MTC/25 señala que, a través del proyecto de Adenda, se está modificando la cláusula 6.29, ampliando el referido límite del monto de inversión, de 36% a 42% del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería incluido el IGV; de la revisión del proyecto de Adenda remitido, se aprecia que **en dicha cláusula no está definido el porcentaje tope para el presupuesto agregado de Obras Adicionales** (en su lugar, dice: "treinta y por ciento (3...%)"). Este aspecto debe ser corregido en la Adenda a fin que no haya inconvenientes en la aplicación y supervisión del Contrato de Concesión, y que ello conlleve a una nueva modificación del Contrato de Concesión por corrección de errores materiales.

115. Adicionalmente, dado que con el proyecto de Adenda N° 2 se está incorporando nuevas inversiones adicionales, debe indicarse que, de acuerdo al Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224, 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, evaluará la conveniencia de realizar un nuevo proceso de selección como alternativa a negociar una modificación al contrato. Al respecto, de la revisión de la información presentada por el Concedente no se aprecia que éste haya realizado dicho análisis. En tal sentido, dado que dichos aspectos involucrarían inversiones adicionales, corresponde al Ministerio de Economía y Finanzas pronunciarse en el ámbito de sus competencias.

116. Por último, con el fin de poder determinar el mencionado porcentaje, se recomienda al Concedente calcularlo con montos basados en precios de un mismo periodo base; para tal efecto se podría deflactar y/o indexar los presupuestos del monto de las Obras Adicionales consideradas y del monto de Inversión del Estudio Definitivo de Ingeniería considerados en el cálculo.

j) Modificar los literales d) y e) de la cláusula 9.4

117. Mediante el proyecto de Adenda N° 2, las Partes plantean modificar los literales d)¹¹ y e) de la cláusula 9.4 del Contrato de Concesión, referidos al régimen tarifario, en los siguientes términos:

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 2
<p>9.4 (...)</p> <p>d) <i>A partir del mes calendario siguiente al de la fecha de aceptación de las Obras ejecutadas por el CONCESIONARIO, éste deberá cobrar en las unidades de peaje existentes en ambas calzadas del Tramo decepcionado, un Peaje de Dos con 00/100 Dólares Americanos (US\$ 2,00) más el importe correspondiente al IGV y cualquier otro tributo aplicable.</i></p> <p><i>La Tarifa antes mencionada se activará, para el caso del tramo Piura - Sullana, solo cuando se produzca la aceptación de estas Obras ejecutadas por el</i></p>	<p>9.4 (...)</p> <p>d) <i>A partir del mes calendario siguiente al de la fecha de aceptación de las Obras ejecutadas por el CONCESIONARIO, éste deberá cobrar en las unidades de peaje existentes en ambas calzadas del Tramo recepcionado, un Peaje de Dos con 00/100 Dólares Americanos (US\$ 2,00) más el importe correspondiente al IGV y cualquier otro tributo aplicable.</i></p> <p><i>La tarifa antes mencionada se activará:</i></p>

¹¹ Cabe precisar que en la Cláusula Segunda del proyecto de Adenda se señala -equivocamente- que se están modificando los literales c), d) y e), y en el numeral 3.9 del proyecto de Adenda se señala que se están modificando los literales c) y e).

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 2
<p>CONCESIONARIO; para la unidad de peaje de Chicama cuando se haya aceptado las obras de su oferta en una longitud mínima de 80 kilómetros desde el inicio de la concesión hacia el norte y para la unidad de peaje de Pacanguilla cuando la segunda calzada llegue a dicha unidad de peaje (es decir la Segunda Calzada a cargo del CONCESIONARIO llegue como mínima al inicio del Evitamiento Guadalupe - Chapén - San José de Moroc — Pachanguilla).</p>	<p>d.1. para el caso del tramo Piura – Sullana, sólo cuando se produzca la aceptación de estas Obras ejecutadas por el CONCESIONARIO;</p> <p>d.2. para la unidad de peaje de Chicama cuando:</p> <ul style="list-style-type: none"> i) se haya aceptado las obras de su oferta en una longitud mínima de 80 kilómetros desde el inicio de la concesión hacia el norte, o ii) en caso de incumplimiento en la entrega de áreas de terreno según lo previsto en la cláusula 5.11, cuando se haya producido la aceptación de 48 Km de Obras de su oferta indicadas en los Literales a) y b) de la Cláusula 6.20. <p>d.3. para la unidad de peaje de Pacanguilla cuando:</p> <ul style="list-style-type: none"> i) la Segunda Calzada llegue a dicha unidad de peaje (es decir la Segunda Calzada a cargo del CONCESIONARIO llegue como mínimo al inicio del Evitamiento Guadalupe-Chapén-San José de Moroc-Pacanguilla), o ii) similar longitud se acepte en los Tramos Continuos 6 y 7, o iii) excepcionalmente en caso de incumplimiento en la entrega de áreas de terreno según lo previsto en el literal c) de la cláusula 5.11.A, cuando se haya producido la aceptación de 25 km. de Obras de Segunda Calzada indicadas en el Literal c) de la Cláusula 6.20. <p>Los recursos recaudados correspondientes a los incrementos tarifarios previstos excepcionalmente para las unidades de peaje Chicama y Pacanguilla, serán transferidos por el CONCESIONARIO al Fideicomiso de</p>



CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 2
<p>e) A partir del mes calendario siguiente a la aceptación de la totalidad de las Obras a cargo del CONCESIONARIO, éste deberá cobrar en las unidades de peaje existentes en toda la Concesión, excepto en las unidades de peaje del Tramo Chiclayo-Piura, un monto de Dos y 00/100 Dólares Americanos (US\$ 2.00) más el importe correspondiente al IGV y cualquier otro tributo aplicable.</p> <p>Todas las Tarifas serán en Nuevos Soles, para lo cual se utilizará el Tipo de Cambio vigente en la fecha de aceptación de las Obras ejecutadas por el CONCESIONARIO, asimismo, corresponderá variar el último Tipo de Cambio base utilizado para estimar las tarifas correspondientes a lo establecido en el literal precedente, de esta forma todas las tarifas que por concepto de peaje se cobrará el CONCESIONARIO tendrán una misma base de cálculo correspondiente a un Tipo de Cambio.</p>	<p><i>Recaudación Temporal mientras este se encuentre vigente; los mecanismos para la transferencia, liberación y vigencia del Fideicomiso de Recaudación Temporal, se regirán por lo señalado en el Anexo XII del Contrato de Concesión.</i></p> <p>e) A partir del mes calendario siguiente a la aceptación de la totalidad de las Obras a cargo del CONCESIONARIO previstas en los acápites i), ii) o iii) de la Cláusula 9.4 d.3), lo que ocurra primero, este podrá cobrar en las Unidades de Peaje existentes en toda la Concesión, excepto en las Unidades de Peaje del tramo Chiclayo Piura un monto de US\$ 2.00, más el importe correspondiente al IGV y cualquier otro tributo aplicable. (...)</p>



118. El proyecto de Adenda propone modificar las **condiciones para gatillar el incremento del Peaje de USD 1,50 a USD 2,00** en las unidades de peaje Chicama y Pacanguilla, establecidas en el literal d) de la cláusula 9.4 del Contrato de Concesión, de acuerdo a lo siguiente:

- En la Unidad de Peaje Chicama: El proyecto de Adenda establece que, en caso de incumplimiento en la entrega de áreas de terreno según lo previsto en la cláusula 5.11¹² - hecho que ya se produjo-, se reducirá la longitud de las Obras de la oferta del Concesionario de 80km a 48km, según lo indicado en los literales a) y b) de la cláusula 6.20¹³; ello equivale a una reducción del 40% de ejecución de las obras de su oferta como condición para el incremento tarifario.



¹² Cabe indicar que, la cláusula 5.11 no establece el plazo para la entrega de las áreas de terreno necesarias para la ejecución de las Obras vinculadas al incremento tarifario en la unidad de peaje Chicama, sino los plazos para la entrega de: i) las unidades de peaje de la calzada actual, ii) los Tramos indicados en la cláusula 7.10, referida a las Obras de Puesta a Punto a cargo del Concedente, y iii) las áreas de terreno referentes al Derecho de Vía o Área de la Concesión para la construcción de la Segunda Calzada del Tramo Piura-Sullana.

¹³ Cabe precisar que los sectores señalados en los literales a) y b) de la cláusula 6.20, que se pretenden modificar, suman 50 km y no 48km.

- En la Unidad de Peaje Pacanguilla: El proyecto de Adenda propone sustituir la obligación actual (aproximadamente 43 km de Segunda Calzada¹⁴) por la aceptación de "similar longitud" en los Tramos Continuos 6 y 7. Asimismo, excepcionalmente, se propone que, en caso que el Concedente incumpla con entregar las áreas de terrenos comprendidas en dichos Tramos en el plazo previsto en el literal c) de la cláusula 5.11.A (esto es, el 31 de diciembre del presente año), se reduciría la longitud de Segunda Calzada a 25km, los cuales además, conforme al literal c) de la cláusula 6.20 que se pretende modificar, no necesariamente serían kilómetros continuos. Ello equivale a una reducción del 42% de ejecución de las obras de Segunda Calzada como condición para el incremento tarifario.

119. En ambos casos, el proyecto de Adenda establece que los recursos recaudados correspondientes a los incrementos tarifarios que se produzcan de manera excepcional (esto es, en el evento de incumplimiento en la entrega de terrenos por parte del Concedente), serán transferidos por el Concesionario a un Fideicomiso de Recaudación Temporal, y liberados cuando el Concesionario cumpla con la totalidad de las Obras vinculadas a cada incremento.

120. Con relación al cambio de condiciones para efectuar el incremento tarifario en la **unidad de peaje Chicama**, el Concedente señala en su Informe de sustento que, "existen kilómetros de segunda calzada construidos, y que por problemas en la liberación de áreas, no se ha podido culminar con la ejecución de los 80 km que actualmente gatilla el incremento tarifario (...)"; agregando que, "este cambio de condición busca mitigar las posibles ineficiencias que podrían generarse a futuro, así como los potenciales riesgos por una inadecuada seguridad vial (los kilómetros construidos carecen de señalización) hacia los usuarios." [Subrayado agregado]



21. Al respecto, tal como fue señalado en las reuniones de Evaluación Conjunta, es preciso indicar que este Organismo Regulador no tiene objeción con que se ponga en servicio los kilómetros de Segunda Calzada que ya se encuentran construidos, y cuya aceptación se ha visto impedida en el marco contractual vigente debido al retraso en la liberación y entrega de áreas de terrenos que impide la culminación de la ejecución de los 80 km. Sin embargo, para alcanzar dicho objetivo únicamente se requeriría modificar las cláusulas correspondientes a la aceptación de Obras (6.20 a 6.26), sin necesidad de modificar la cláusula del régimen tarifario, más aún cuando la modificación propuesta no tiene sustento técnico.



122. En cuanto al cambio de condiciones para la **unidad de peaje Pacanguilla**, el Concedente señala en su Informe que, "se propone de manera alternativa que la longitud de kilómetros de segunda calzada que gatillan el incremento de peaje en dicha unidad pueda ser construido en los tramos continuos 6 y 7 de la concesión, pues dichos tramos pueden ser liberados en un plazo relativamente menor." Asimismo, sostiene que, "(...) se ha propuesto como un mecanismo de mitigación, ante el supuesto incumplimiento por parte del CONCEDENTE en el plazo de entrega de terreno de los tramos continuos 6 y 7, que la tarifa del peaje de Pacanguilla se incremente con el 60% de obras puesta en servicio; esta condición sigue similar razonamiento que en el caso de la unidad de peaje de Chicama." [Subrayado agregado]

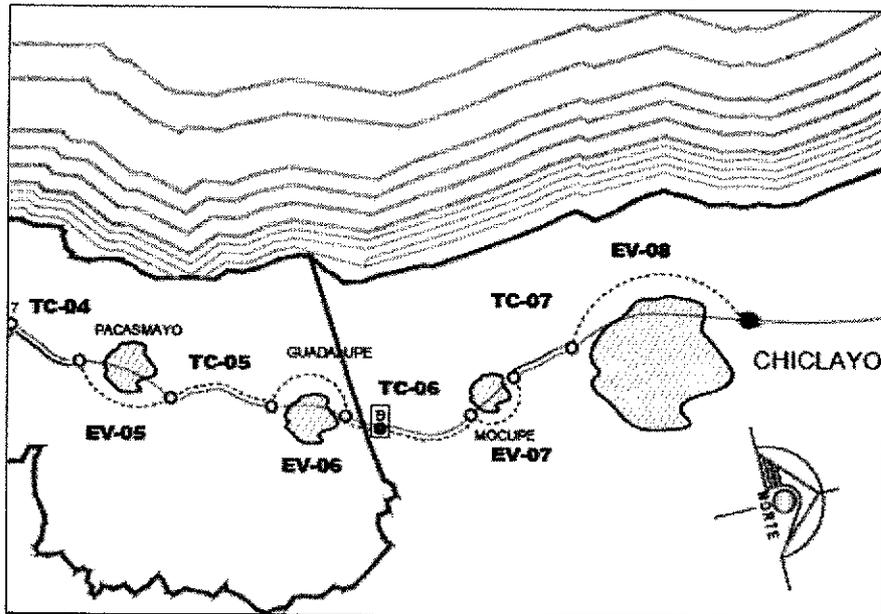


123. Con respecto a la sustitución de Tramos, cabe indicar que la condición actual para el incremento tarifario en la unidad de peaje Pacanguilla es la ejecución de la Segunda Calzada en parte del Tramo continuo 4 y en el Tramo continuo 5, los mismos que se encuentran al sur de la referida unidad de peaje (a la izquierda del punto B en el mapa); mientras que los Tramos continuos 6 y 7 se encuentran seguidamente a la misma.



¹⁴ Cabe recalcar que el **Factor de Competencia** del Concurso fue precisamente la cantidad de km continuos de Longitud de Segunda Calzada por construir, por encima del mínimo fijado (71 km) por el Estado.

Autopista del Sol, Tramo Trujillo - Chiclayo



124. Como puede observarse, los Tramos continuos 6 y 7 forman parte del área de influencia de la unidad de peaje Pacanguilla; por lo que la sustitución planteada en el proyecto de Adenda resultaría viable. No obstante, debe precisarse en el proyecto de Adenda la longitud mínima de Segunda Calzada que tendría que ser aceptada en dichos Tramos (por lo menos 43 km conforme a la condición actual), toda vez que el término "similar longitud" resulta ambiguo y podría traer problemas de interpretación y aplicación del Contrato.
125. Adicionalmente, con respecto al incremento tarifario, tanto en la unidad de peaje Chicama como en el supuesto excepcional¹⁵ de la unidad de peaje Pacanguilla, este Organismo Regulador ha sostenido a lo largo del proceso de Evaluación Conjunta, a través de las reuniones y de las matrices de comentarios remitidas al Concedente¹⁶, que de acuerdo al principio de "Bienestar de los Usuarios" previsto en los Lineamientos, el mismo que concuerda con el "Principio de Protección de Usuarios" contenido en el REGO¹⁷, las **modificaciones de contratos de concesión no deberán disminuir el bienestar de los usuarios (precios, calidad, riesgos y oportunidad).**¹⁸
126. En tal sentido, se reitera que, dados los sistemáticos incumplimientos del Concedente en la entrega de terrenos y la incertidumbre¹⁹ respecto del avance en la liberación de los Tramos continuos 6 y 7, resulta inaceptable las condiciones propuestas para el incremento del Peaje en el inciso ii) del numeral d.2 y el inciso iii) del numeral d.3 de la cláusula 9.4; hacerlo implicaría una vulneración directa a todos los elementos del principio de bienestar de los Usuarios (precios, calidad, riesgos y oportunidad), máxime considerando que los términos



¹⁵ En caso que el Concedente incumpla con entregar las áreas de terrenos comprendidas en los Tramos continuos 6 y 7 en el plazo previsto en el literal c) de la cláusula 5.11.A.

¹⁶ En fechas 9 de noviembre de 2015 y 21 de junio de 2016.

¹⁷ **Reglamento General del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público - OSITRAN "9.8 Principio de Protección de Usuarios.- El OSITRAN vela por el bienestar de los usuarios de la infraestructura de transporte de uso público bajo el ámbito de su competencia, de acuerdo con lo establecido por la Ley N° 29571, Código de Protección y Defensa del Consumidor."**

¹⁸ Cabe indicar que, conforme a los Lineamientos, en caso de presentarse un conflicto entre los principios ahí mencionados -dentro de los que se encuentra el de Equilibrio- prevalecerá sobre el resto el principio de Bienestar de los Usuarios, en tanto no afecte la sostenibilidad del Servicio.

¹⁹ Tal como fue señalado líneas arriba, el Concedente no ha sustentado los plazos establecidos en la cláusula 5.11 A que se pretende incorporar al Contrato de Concesión, a través de la Adenda N° 2.

establecidos en el proyecto de Adenda no brindan certeza de cuándo podrán tener los usuarios la totalidad de la infraestructura a su disposición.

127. En virtud de ello, este Organismo Regulador recomendó al Concedente, en reiteradas oportunidades durante la etapa de Evaluación Conjunta, que evaluara otro mecanismo de negociación para viabilizar la ejecución de inversiones **que no involucre una transferencia de riesgos al usuario**; toda vez que, como éste mismo señala en el numeral 14.0 de su Informe de sustento, "(...) el CONCESIONARIO ha propuesto modificar las condiciones para el incremento de las tarifas de las unidades de peaje de Chicama y Pacanguilla. Esta solicitud responde principalmente al retraso en la entrega de las áreas de terreno por parte del CONCEDENTE." [Subrayado agregado]
128. Al respecto, es preciso indicar que, de acuerdo al diseño original del Contrato de Concesión, el incremento del Peaje a USD 2,00 constituye un medio para que el Concesionario recupere la inversión ejecutada por éste en cada tramo asociado a la respectiva unidad de peaje. Así, en tanto el Concesionario no cumpla con ejecutar la totalidad de las obras correspondientes a cada unidad de peaje, no habría sustento económico para efectuar dicho incremento tarifario, en perjuicio de los usuarios.
129. Ahora bien, si la causa que impide al Concesionario cumplir con sus obligaciones contractuales respecto de la ejecución de las obras vinculadas a las unidades de peaje Chicama y Pacanguilla, no le es imputable (como en el presente caso); y ello, eventualmente, afectara el tiempo de retorno de las inversiones que ejecute cuando el Concedente le entregue las áreas de terreno necesarias para tal fin; conforme a la cláusula 4.3 del Contrato de Concesión, el Concesionario tiene la facultad de presentar una solicitud de ampliación de plazo de la Concesión, con la debida fundamentación, cuando lo estime necesario. Dicha facultad podría ser ejercida por éste, en el marco de lo establecido en el numeral 61.3²⁰ del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224, a fin de mitigar los efectos del incumplimiento de las obligaciones del Concedente (en el presente caso, la obligación referida a la entrega de terrenos en los plazos establecidos en el Contrato de Concesión).
130. Asimismo, debe señalarse que el numeral 11.2 del Decreto Legislativo N° 1224 establece que "(...) **en todas las fases de desarrollo de las Asociaciones Público Privadas debe contemplarse el principio de valor por dinero, buscando la combinación óptima entre los costos y la calidad del servicio público ofrecido a los usuarios, a lo largo de la vida del proyecto.**"²¹ (Énfasis agregado). Con relación a ello, las modificaciones propuestas en el proyecto de Adenda N° 2 con respecto al régimen tarifario (específicamente, el inciso ii) del numeral d.2 y el inciso iii) del numeral d.3 de la cláusula 9.4) se alejan sustancialmente de la combinación entre costos y calidad del servicio ofrecido a los usuarios, establecida en el contrato original; toda vez que, como se ha señalado líneas arriba, dichas modificaciones plantean reducir casi a la mitad la infraestructura puesta a disposición de los usuarios a cambio del incremento del Peaje a USD 2,00 en las unidades de peaje Chicama y Pacanguilla.

²⁰ Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224, Decreto Legislativo del Marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos

"61.3 Cuando el incumplimiento de los plazos obedeciera a acción u omisión del Estado o eventos de fuerza mayor, la ampliación del plazo del contrato de Asociación Público Privada se amplía de acuerdo con las condiciones, requisitos, formalidades y mecanismos pactados en el respectivo contrato, no siendo aplicable lo dispuesto en el numeral precedente."

²¹ Cabe indicar que, conforme al numeral 2.5 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224, en los procesos de renegociación de los contratos de Asociación Público Privada (como en el presente caso), **el Concedente es responsable de garantizar el valor por dinero establecido en el contrato original.** Al respecto, de la revisión del Informe N° 979-2016-MTC/25 que sustenta el proyecto de Adenda, no se advierte la evaluación y análisis que determine que las modificaciones propuestas en el proyecto de Adenda mantienen el valor por dinero establecido en el contrato original.

131. En vista de ello, tanto en las reuniones de Evaluación Conjunta como en la matriz de comentarios remitida al Concedente, OSITRAN le sugirió como alternativa de negociación con el Concesionario, de considerarlo necesario para dar viabilidad al proyecto, que podría establecerse, **de manera excepcional**, que el incremento del Peaje a USD 2,00 se realice en dos etapas: la primera, proporcional al porcentaje de avance de la ejecución de las Obras vinculadas al incremento en cada unidad de peaje; y la segunda, cuando se haya aceptado la ejecución de la totalidad de dichas Obras.

132. De esta manera, se mitigaría la posible afectación al Concesionario que pudiera generarse debido al incumplimiento del Concedente en la entrega de terrenos, y se mitigaría la afectación al Bienestar de los Usuarios evitando a su vez que éstos asuman íntegramente los efectos de dicho incumplimiento. Esta alternativa de "solución" se aproximaría más a la **asignación de riesgos** del Contrato de Concesión original, que la propuesta contemplada en el proyecto de Adenda donde claramente se está trasladando a los usuarios el riesgo de incumplimiento de la entrega de terrenos que es del Concedente.



Por otro lado, la modificación del **literal e) de la cláusula 9.4** tiene como finalidad permitir la actualización del Peaje de USD 2,00 considerando el Tipo de Cambio de la fecha de aceptación de las obras que gatillen el incremento en la unidad de peaje Pacanguilla, sin que previamente se haya culminado la ejecución de la totalidad de las Obras a cargo del Concesionario. Al respecto, cabe indicar que, de acuerdo a la cláusula 9.4 del Contrato de Concesión, la actualización de dicha Tarifa tiene por finalidad que en todas las unidades de peaje donde se cobre USD 2,00 tengan una misma base de cálculo (en Soles) correspondiente a un Tipo de Cambio, y dicha actualización se producirá a partir del mes calendario siguiente a la aceptación de la totalidad de las Obras a cargo del Concesionario. Así, con la modificación propuesta se estaría desvirtuando dicho régimen tarifario, toda vez que el proyecto de Adenda no brinda certeza de cuándo se culminará la totalidad de las Obras; y, se estaría vulnerando el principio de Bienestar del Usuario contemplado en el marco normativo regulatorio.



134. De otro lado, adicionalmente al perjuicio a los usuarios, el Estado también podría verse perjudicado por los eventuales reclamos económicos que le haría el Concesionario debido a su incumplimiento en la entrega de terrenos. Al respecto, la Cláusula Quinta del proyecto de Adenda señala lo siguiente:



"CLÁUSULA QUINTA: DECLARACIÓN DE LAS PARTES

Las Partes declaran que la presente Adenda respeta la naturaleza del Contrato de Concesión, todas las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas, ni establece nuevos derechos y/u obligaciones económicas, financieras o técnicas para cualquiera de ellas, distintos a los que ya les corresponden conforme al Contrato de Concesión. También declaran que la presente adenda respeta el equilibrio económico y financiero de las prestaciones a cargo de las Partes.

Esta adenda tampoco puede ser considerada como una renuncia o limitación a cualquiera de los derechos que asisten a las Partes por hechos ocurridos antes de su suscripción.

[Subrayado agregado]

135. Como puede advertirse, aun en el caso que, en contra de la opinión del Regulador, el Concedente decidiera aceptar los términos establecidos en el proyecto de Adenda con respecto a la cláusula 9.4, los recursos recaudados correspondientes a los incrementos tarifarios que se produzcan de manera excepcional no serían contabilizados en el cálculo de

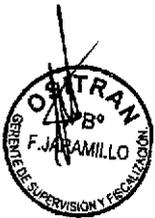


la eventual compensación que, de ser el caso, el Concesionario reclame al Estado en virtud de la citada cláusula²².

k) Incorporar el último párrafo de la cláusula 10.6

136. Mediante el proyecto de Adenda N° 2, las Partes plantean incorporar un párrafo a la cláusula 10.6 del Contrato de Concesión, referido al pago de la supervisión de obras, según lo siguiente:

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 2
<p>PAGOS DEL CONCESIONARIO POR CONCEPTO DE SUPERVISIÓN, SEGUIMIENTO Y CONTROL DE OBRAS</p> <p>10.6. El CONCESIONARIO deberá realizar los pagos que demande la supervisión de Estudios y Obras, contratada por el REGULADOR, así como el seguimiento y control de la supervisión de las Obras para los fines exclusivamente de este Contrato, para un monto equivalente al cuatro por ciento (4%) del presupuesto del Estudio Definitivo de Ingeniería y Estudio de Impacto Ambiental.</p> <p>Para este efecto, el Fideicomiso de Recaudación transferirá al REGULADOR, el monto establecido en el Literal a) del Anexo XI, el mismo que constituirá un pago a cuenta por el concepto de supervisión, seguimiento y control de Obras.</p> <p>El saldo correspondiente para completar el cuatro por ciento (4%) del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería e Impacto Ambiental, por concepto de supervisión, seguimiento y control será pagado por el CONCESIONARIO en cinco (5) cuotas semestrales iguales.</p> <p>La primera cuota deberá ser pagada a más tardar a los diez (10) Días Calendario contados desde la notificación de la</p>	<p>PAGOS DEL CONCESIONARIO POR CONCEPTO DE SUPERVISIÓN, SEGUIMIENTO Y CONTROL DE OBRAS</p> <p>10.6 (...)</p> <p><i>Las cuotas semestrales aún no pagadas por el CONCESIONARIO a la fecha de suscripción de la Adenda N° 2 quedarán automáticamente suspendidas hasta que se inicie (o reinicie) el plazo de ejecución de Obras previsto en la Cláusula 6.1. Sin embargo, en caso que el CONCESIONARIO decida ejecutar Obras en los terrenos con los que cuente (y sin que ello implique el inicio del cómputo del plazo de ejecución de las Obras):</i></p> <p>i) El REGULADOR empleará lo recibido por este concepto hasta el momento para aplicarlo a la Supervisión de Obras en forma proporcional al avance de Obras ejecutadas por el CONCESIONARIO.</p> <p>ii) De requerir fondos adicionales para el cumplimiento de sus funciones, solicitará nuevos desembolsos una vez ejecutado lo ya recibido, velando que no se paralicen las labores de la Supervisión de Obras.</p> <p>iii) Si se solicitan nuevos desembolsos, el REGULADOR podrá solicitar hasta el cuatro por ciento (4%) del presupuesto</p>



²² Al respecto, de la documentación remitida por el Concedente a través del Oficio N° 4068-2016-MTC/25, se advierte la Carta N° 000213-2015-COVISOL, de fecha 20 de febrero de 2015, el Concesionario señala lo siguiente:

"(...) por medio de la presente sometemos a este Trato Directo todos los Acuerdos alcanzados en la referida Acta, con la finalidad de buscar una solución integral a la problemática que afecta a nuestra Concesión; y (b) sin que la siguiente mención pueda ser entendida en forma limitativa, también deberemos tratar los mecanismos de compensación que deberá asumir el Concedente a nuestro favor por la falta de entrega de terrenos y sus consecuencias negativas sobre COVISOL, las que son exclusivamente imputables al MTC."

(...)

Sí a pesar de nuestros mejores esfuerzos, no se llegase a un acuerdo entre las Partes dentro del plazo estipulado en la Cláusula 18.11, nos veremos obligados a dar inicio a un Arbitraje, conforme a lo señalado en el Contrato de Concesión."

[Énfasis y subrayado agregado]

CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 2
<p>suscripción del contrato con el supervisor de Obras. Las cuatro (4) cuotas restantes con vencimientos semestrales.</p> <p>En caso existan Obras Adicionales ejecutadas por el CONCESIONARIO, el cuatro por ciento (4%) antes indicada se aplicará adicionalmente sobre el valor de las mismas.</p>	<p>aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería para la Obra que efectivamente esté realizando el CONCESIONARIO y hasta el límite de la obligación del CONCESIONARIO indicado en el primer párrafo de esta Cláusula.</p> <p>Las Partes acuerdan que, en caso se generen mayores costos de supervisión, por causas imputables al CONCEDENTE o al CONCESIONARIO, estos deberán ser asumidos por la Parte que haya generado los mayores costos.</p>



Con el fin de garantizar la sostenibilidad de la supervisión de las obras se considera adecuada la modificación propuesta, referida a que en caso se generen mayores costos de supervisión, por causas imputables al Concedente o al Concesionario, estos deberán ser asumidos por la Parte que haya generado los mayores costos.



138. Sin perjuicio de ello, con el fin de mejorar la operatividad del pago de la supervisión de obras y que no se generen contingencias en el mismo, se recomienda que se agregue el siguiente párrafo:

"En caso los mayores costos o gastos de Supervisión sean generados por causas imputables al CONCEDENTE, éste deberá efectuar los pagos correspondientes de acuerdo a las instrucciones que el REGULADOR disponga."

I) Modificar la cláusula 11.2

139. Mediante el proyecto de Adenda N° 2, las Partes plantean modificar las condiciones exigidas al Concesionario para la contratación de la Garantía de Fiel Cumplimiento, en los siguientes términos:



CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 2
<p>11.2 Para garantizar la correcta ejecución de las Obras, de acuerdo al Anexo 9 de las Bases, al Estudio Definitivo de Ingeniería y al Estudio de Impacto Ambiental, incluyendo el pago de las penalidades y demás sanciones según correspondan, de conformidad con lo establecido en la Cláusula 6.11, el CONCESIONARIO entregará al CONCEDENTE una Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras, por un monto equivalente al diez por ciento (10%) del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería emitida a favor del CONCEDENTE.</p> <p>Esta garantía tendrá las características de solidaria, incondicional, irrevocable, sin</p>	<p>11.2 Para garantizar la correcta ejecución de las Obras, de acuerdo al Anexo 9 de las Bases, al Estudio Definitivo de Ingeniería y al Estudio de Impacto Ambiental, incluyendo el pago de las penalidades y demás sanciones según correspondan, de conformidad con lo establecido en la Cláusula 6.11, el CONCESIONARIO entregará al CONCEDENTE una Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras, según las condiciones que se indican en la presente cláusula.</p> <p>El CONCESIONARIO previamente al inicio de ejecución de Obras deberá entregar al CONCEDENTE una Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción por las Obras que ejecutará.</p>



CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 2
<p>beneficio de excusión, ni división y de realización automática, y deberá estar vigente desde el inicio de las Obras de Construcción a cargo del CONCESIONARIO hasta dos (2) meses posteriores a la aceptación de la totalidad de las Obras, conforme al procedimiento previsto en las Cláusulas 6.20 a 6.26.</p> <p>Dicha garantía deberá ser emitida por una Empresa Bancaria, autorizada de conformidad con lo establecido en el Apéndice 2 del Anexo N° 2 de las Bases del Concurso. En caso dicha garantía sea emitida por una entidad financiera, autorizada de conformidad con el Apéndice 1 del Anexo N° 2 de las Bases del Concurso o alguna de sus filiales o sucursales, deberá ser necesariamente confirmada por una Empresa Bancaria.</p> <p>La garantía podrá ser expedida por periodos anuales, siempre y cuando su renovación se realice con una antelación no menor a sesenta (60) Días Calendario a la fecha de su vencimiento.</p>	<p>El importe garantizado será equivalente al diez por ciento (10%) del presupuesto del Estudio Definitivo de Ingeniería de las Obras que se encuentran en ejecución. Este importe garantizado deberá ser reducido proporcionalmente, en función de la obra ejecutada por el Concesionario, una vez transcurridos dos (2) años de la aceptación de las Obras ejecutadas por el CONCESIONARIO.</p> <p>Una vez que el CONCESIONARIO reciba el noventa y cinco por ciento (95%) de la totalidad de terrenos previstas en el Contrato de Concesión, libres de interferencias, ocupantes o invasores, deberá incrementar el monto de la Garantía antes referida al diez por ciento (10%) del presupuesto de las Obras según el Estudio Definitivo de Ingeniería, descontando del importe garantizado el valor proporcional según el Estudio Definitivo de Ingeniería de las Obras que hubiesen sido garantizadas de acuerdo a lo indicado en el párrafo precedente, y en las que hubiese transcurrido el plazo de 2 años desde su aceptación.</p> <p>En relación a lo indicado en el párrafo precedente, el CONCESIONARIO deberá reducir proporcionalmente el importe garantizado cada vez que se cumplan dos (02) años de aceptadas las Obras ejecutadas por el CONCESIONARIO. Cada reducción deberá ser por el 10% del monto señalado en el Estudio Definitivo de Ingeniería de las Obras entregadas.</p> <p>En caso el REGULADOR proceda a la ejecución de la garantía, deberá abonar al CONCEDENTE el monto entregado por la respectiva entidad bancaria y/o financiera.</p> <p>Esta garantía tendrá las características de solidaria, incondicional, irrevocable, sin beneficio de excusión, ni división y de realización automática, y deberá estar vigente desde el inicio de las Obras de Construcción a cargo del CONCESIONARIO hasta dos (2) años posteriores a la aceptación de la totalidad de las Obras, conforme al procedimiento previsto en las Cláusulas 6.20 a 6.26.</p> <p>Dicha garantía deberá ser emitida por una Empresa Bancaria, autorizada de</p>



CONTRATO DE CONCESIÓN VIGENTE	PROYECTO DE ADENDA N° 2
	<p>conformidad con lo establecido en el Apéndice 2 del Anexo N° 2 de las Bases del Concurso. En caso dicha garantía sea emitida por una entidad financiera, autorizada de conformidad con el Apéndice 1 del Anexo N° 2 de las Bases del Concurso o alguna de sus filiales o sucursales, deberá ser necesariamente confirmada por una Empresa Bancaria.</p> <p>La garantía podrá ser expedida por periodos anuales, siempre y cuando su renovación se realice con una antelación no menor a sesenta (60) Días Calendario a la fecha de su vencimiento."</p>



140. Con las modificaciones en las condiciones de la contratación de la Garantía de Fiel Cumplimiento, se pretende ajustar los montos a ser garantizados por el Concesionario en función a la entrega de las áreas de terrenos por parte del Concedente. Así, el Contrato de Concesión señala que el Concesionario entregará al Concedente una Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras, por un monto equivalente al diez por ciento (10%) del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería, emitida a favor del Concedente; mientras que el proyecto de Adenda acota el monto a garantizar al diez por ciento (10%) del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería de las Obras que se encuentran en ejecución, hasta que reciba el noventa y cinco por ciento (95%) de la totalidad de terrenos previstas en el Contrato de Concesión, libres de interferencias, ocupantes o invasores.



141. Al respecto, el Concedente señala que la garantía de Fiel Cumplimiento tiene como objeto garantizar la correcta ejecución de las Obras y que esta debía estar vigente un promedio de 6 años, sin embargo por las condiciones de entrega de los terrenos y con la finalidad que el Concesionario no sea castigado al asumir el mantenimiento de una garantía de esa magnitud por un plazo que no depende del mismo, sería razonable modificar las condiciones de vigencia de la Garantía de Fiel Cumplimiento de construcción de obras.



142. Con relación a la presente modificación, se considera adecuada dado que el Concedente ha incumplido con entregar los terrenos para la ejecución de las obras por parte del Concesionario, lo cual conlleva que las obras se ejecuten de manera parcial no siendo razonable mantener vigente una Garantía por el monto total de las inversiones durante un tiempo indefinido. Concordante con ello, es razonable mantener vigente una garantía por un monto que tenga en consideración las obras que se encuentran ejecutando.



m) Incluir penalidades en la Tabla N° 3 e incluir la Tabla N° 9 del Anexo XI

143. Mediante el proyecto de Adenda N° 2, las Partes plantean incluir penalidades referidas a la inclusión de las cláusulas 6.1 A y 6.8 A, así como para los incumplimientos referidos al Anexo XII Fideicomiso de Recaudación, en los siguientes términos:

**ANEXO IX
PENALIDADES APLICABLES AL CONTRATO**

Tabla N° 3: Penalidades referidas al Capítulo VI del Contrato: Ejecución de Obras

Cláusula Contrato	Monto (US\$)	Descripción de la Penalidad	Criterio de Aplicación
6.1.A	3 %/000	Atraso en el inicio de las obras, de conformidad con la cláusula 6.1.A	Cada día
6.6	1.500	No mantener para las distintas Obras indicados en la Cláusula 6.1.A un Libro de Obra y Sugerencias	Cada vez
6.8.A	1.500	Atraso en la presentación al REGULADOR del Programa de Ejecución de Obras (PEO) actualizado	Cada Día

Tabla N° 9: Penalidades referidas al Anexo XII: Fideicomiso de Recaudación

Cláusula Contrato	Monto (US\$)	Descripción de la Penalidad	Criterio de Aplicación
Anexo XII	2.000	Incumplimiento en la constitución del Fideicomiso de Recaudación Temporal	Cada Día
Anexo XII	1.000	Incumplimiento en la no transferencia de recursos al Fideicomiso de Recaudación Temporal	Cada Día



144. Con la incorporación de estas penalidades, se pretende completar los elementos disuasivos ante posibles incumplimientos debido a las nuevas obligaciones que tendrá que asumir el Concesionario con las modificaciones planteadas mediante el proyecto de Adenda N° 2.



145. Al respecto, el Concedente en su Informe N° 979-2016-MTC/25 señala que debido a que la propuesta de adenda incluye determinadas obligaciones al Concesionario, resulta necesario incluir penalidades ante el incumplimiento de estas nuevas obligaciones asumidas por éste, para lo cual se ha considerado las mismas causales de las penalidades contempladas en el Contrato de Concesión vigente, pero con magnitudes distintas debido a que el alcance de las obras de los sectores específicos es menor a la totalidad de las obras.

146. Sobre la incorporación de las nuevas penalidades, se encuentra adecuada su incorporación dado que incentivan al Concesionario a cumplir con sus obligaciones contractuales establecidas en el proyecto de Adenda materia de análisis.



n) **Incluir el Anexo XII referido al Fideicomiso de Recaudación Temporal**

147. Mediante el proyecto de Adenda N° 2, las Partes plantean incluir un Anexo XII asociado a las modificaciones propuestas a la cláusula 9.4 del Contrato de Concesión, el cual establece lo siguiente:



"ANEXO XII

FIDEICOMISO DE RECAUDACIÓN TEMPORAL

El objetivo del Fideicomiso de Recaudación Temporal (FRT) es garantizar que el incremento tarifario previsto en el literal d) de la Cláusula 9.4 del Contrato de Concesión para las unidades de peaje de Chicama y Pacanguilla, sirva para garantizar el empleo eficiente de la recaudación por Peaje y la continuación de las Obras de Construcción a cargo del CONCESIONARIO. El FRT estará vigente conforme a lo indicado en el párrafo octavo del presente anexo. Estos recursos no podrán ser sujetos de garantía, ni gravados, hasta el final de su vigencia.

Para tal efecto, a los cinco (5) Días desde la fecha de suscripción de la Adenda No 2 al Contrato de Concesión, el CONCESIONARIO deberá presentar al CONCEDENTE un proyecto de Contrato de Fideicomiso para su aprobación, quien deberá emitir su pronunciamiento en un plazo máximo de diez (10) Días Calendario. De no emitir su pronunciamiento en el plazo previsto, el proyecto de Contrato de Fideicomiso se entenderá aprobado.

El Fideicomiso será celebrado con un Banco de primera línea nacional o internacional, o alguna otra entidad financiera calificada y autorizada por el CONCEDENTE a propuesta del CONCESIONARIO, quien actuará en calidad de entidad fiduciaria, de conformidad con las Leyes y Disposiciones Aplicables. La entidad fiduciaria deberá tener al menos una clasificación de riesgo similar a la prevista para los emisores de la fianza de construcción de obras, Anexo No 2 de las Bases.

El CONCESIONARIO se obliga a constituir y mantener a su costo en calidad de fideicomitente el FRT irrevocable de recaudación, el cual se regirá por las normas que se indican a continuación, así como por lo dispuesto en el respectivo Contrato de Fideicomiso.

El CONCESIONARIO en su calidad de fideicomitente deberá delegar en el CONCEDENTE, la facultad de emitir instrucciones al Fiduciario, a fin de administrar la recaudación por concepto de Peaje.

El CONCESIONARIO deberá depositar en la cuenta recaudadora el importe correspondiente al incremento tarifario del literal d) de la Cláusula 9. 4 del Contrato de Concesión para las unidades de peaje de Chicama y Pacanguilla. La constitución del FRT será condición para el incremento tarifario de las referidas estaciones de peaje.

El segundo día hábil de cada semana el CONCESIONARIO deberá depositar en la cuenta recaudadora el importe correspondiente a los incrementos tarifarios arriba señalados durante la semana anterior contada de lunes a domingo.

El 100 % de los recursos del FRT será liberado a favor del CONCESIONARIO cuando:

- a) Los recursos provenientes del incremento de Peaje de Chicama: cuando el CONCEDENTE haya aceptado 80 km de Obras de la oferta del CONCESIONARIO entre el óvalo Huanchaco y Pacasmayo.
- b) Los recursos provenientes del incremento de Peaje de Pacanguilla: cuando el CONCEDENTE haya aceptado 42 kilómetros de Obras de Segunda Calzada entre Pacasmayo y Chiclayo.

En caso de producirse la Caducidad de la Concesión durante la vigencia del Fideicomiso de Recaudación Temporal, se procederá de conformidad con lo establecido en el Literal a) de la Cláusula 16.19 del Contrato. De existir un saldo remanente, los recursos serán liberados a favor del CONCEDENTE."



148. Con respecto a esta inclusión, el Concedente señala en su Informe de sustento que la totalidad del incremento del Peaje (USD 0,50) se destinará a un Fideicomiso de Recaudación Temporal, el cual será liberado luego que se haya cumplido con el 100% de las obras asociadas a dicho incremento. En ese sentido, indica que "Con esta condición se busca mitigar el riesgo de terminación de obras o desincentivar la no culminación de obras por parte del CONCESIONARIO. (...)"
149. Al respecto, debe señalarse que, si bien la retención de los recursos recaudados correspondientes al incremento del Peaje mitigaría el riesgo que el Concesionario no cumpla con ejecutar las Obras a su cargo por causas imputables a éste; no resuelve el problema que el proyecto de Adenda en su conjunto no brinda certeza respecto del cumplimiento del Concedente de efectuar la entrega de la totalidad de las áreas de terrenos necesarias para que el Concesionario ejecute las obras a su cargo, pudiendo su culminación quedar pendiente de manera indefinida, en perjuicio de los usuarios y del Estado, tal como se ha desarrollado en extenso en el acápite j) del presente Informe; resaltándose que, la Segunda Calzada constituyó el Factor de Competencia y, el numeral 22.1 del Decreto Legislativo N° 1224 establece que las modificaciones contractuales deben mantener las condiciones de competencia del proceso de promoción.
150. Por tanto, en concordancia con la opinión formulada respecto de la modificación de la cláusula 9.4, se considera que la inclusión del referido Anexo XII carece de sustento; por lo que debe ser descartado.

VI. CONCLUSIONES

1. La solicitud de opinión técnica respecto de la propuesta de Adenda N° 2 al Contrato de Concesión de la Autopista del Sol: Tramos Trujillo – Sullana, cumple con los requisitos de admisibilidad previstos en el Contrato y la normatividad vigente.
2. El proyecto de Adenda N° 2 tiene por objeto, entre otros, viabilizar la continuación de las obras, así como modificar el régimen tarifario de la Concesión.
3. Sobre el literal b) de la cláusula 3.5, que amplía el plazo máximo del pago del Capital Social, se considera razonable la modificación propuesta, dado que los problemas de retraso en la liberación de áreas de terreno generan que el capital social se encuentre inmovilizado y no pueda ser utilizado en la ejecución de las obras.
4. Respecto a la incorporación de la cláusula 5.11 A, referida a modificar el plazo máximo de entrega de terrenos por parte del Concedente al Concesionario para la ejecución de las obras, se aprecia que el Concedente **no ha remitido información que sustente los nuevos plazos para la entrega de terrenos**, pese a que dicho sustento fue requerido por este Regulador en las matrices de comentarios remitidas al Concedente. Así, en caso éste vuelva a incumplir con la entrega oportuna de los terrenos, ello generará perjuicios al usuario debido a que este no dispondrá de la infraestructura de forma oportuna; y genera incertidumbre respecto cuándo se concluirá la totalidad de las obras de la Segunda Calzada, la cual constituyó el Factor de Competencia durante la etapa de Concurso.
5. Con respecto a la modificación de la Cláusula 5.12, que contempla que el Concesionario a solicitud del Concedente, pueda efectuar los pagos a los beneficiarios de las áreas de terrenos a liberar y regula que una vez que el Concesionario acredite el pago el Concedente restituya al Concesionario lo desembolsado en un plazo no mayor de seis (6) meses, se concluye lo siguiente:

- i) Si bien resultaría más eficiente encargar al Concesionario estas labores; en el presente caso existe un **problema de incentivos perversos**, toda vez que, en primer lugar, la obligación permanece en el Concedente dado que la entrega de terrenos es su responsabilidad y, en segundo lugar, el proyecto de Adenda propone en las cláusulas 5.11 A y 9.4 d) consecuencias favorables para el Concesionario en caso de incumplimiento de dicha obligación, siendo estas las siguientes: una ampliación del plazo de la Concesión de acuerdo al último párrafo de la cláusula 5.11 A, e incrementos tarifarios en las unidades de peaje Chicama y Pacanguilla, con una reducción sustancial de ejecución de obras en perjuicio de los usuarios, conforme a la modificación de la cláusula 9.4 d) propuesta en el proyecto de Adenda.
- ii) Adicionalmente, dado que la modificación propuesta conllevará mayores compromisos económicos por parte del Concedente a través de la Concesión, este aspecto debe ser evaluado por el Ministerio de Economía y Finanzas en el marco de sus competencias.

6. En cuanto, a la incorporación de la Cláusula 6.1 A, esta contempla que el Concesionario pueda ejecutar las obras por sub Tramos en un plazo máximo de treinta (30) días calendario, contados a partir de que el Concedente entregue las áreas de terreno para la ejecución de las obras. Al respecto, se concluye lo siguiente:

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

7. Respecto a la modificación a la Cláusula 6.2, este Organismo Regulador no presenta objeciones a la misma, debido a que ésta incorpora una precisión operativa acorde con la propuesta de Adenda.

8. Respecto a la incorporación de la Cláusula 6.4 A, que posibilita que tanto el Concesionario como el Concedente puedan solicitar modificaciones a los Estudios Definitivos de Ingeniería (EDI), se tienen las siguientes conclusiones:



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

9. Respecto a la Inclusión de la Cláusula 6.8 A, que regula la presentación por parte del Concesionario de un Cronograma de Ejecución de Obras (CEO), que incluya tiempos de partidas relativas a la ejecución de las obras para cada sector y un Programa de Ejecución de Obras (PEO) actualizado, se tienen las siguientes conclusiones:

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

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

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

11. Respecto a la modificación de la cláusula 6.29, que pretende incrementar el monto tope de inversión de obras adicionales, se tienen las siguientes conclusiones:

- i) Es responsabilidad del Concedente la determinación del presupuesto de las nuevas obras adicionales con el cual se incrementaría el tope del monto de dichas obras.



- ii) Si bien el Concedente en su Informe de sustento señala que está realizando la modificación del porcentaje máximo de ejecución por Obras Adicionales, de 36% a 42% del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería incluido el IGV, establecido en la cláusula 6.29 del Contrato de Concesión; de la revisión del proyecto de Adenda remitido, se aprecia que no está definido el porcentaje tope para el presupuesto agregado de Obras Adicionales, por lo que debe ser corregido en la Adenda a fin que no haya inconvenientes en la aplicación y supervisión del Contrato de Concesión, y que ello conlleve a una nueva modificación del Contrato de Concesión por corrección de errores materiales.
- iii) Dado que se están incorporando nuevas inversiones adicionales, el Concedente debe realizar la evaluación establecida en el artículo 56.2 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224. Dado que dichos aspectos involucrarían inversiones adicionales, corresponde al Ministerio de Economía y Finanzas pronunciarse en el ámbito de sus competencias.
12. Con relación a la modificación del régimen tarifario establecido en los literales d) y e) de la cláusula 9.4 del Contrato de Concesión, se concluye lo siguiente:

i) Este Organismo Regulador no tiene objeción con que se ponga en servicio los kilómetros de Segunda Calzada que ya se encuentran construidos y cuya aceptación se ha visto impedida en el marco contractual vigente, debido al retraso en la liberación y entrega de áreas de terrenos que impide la culminación de la ejecución de los 80 km; sin embargo, para alcanzar dicho objetivo, únicamente se requeriría modificar las cláusulas correspondientes a la aceptación de Obras (6.20 a 6.26), sin necesidad de modificar la cláusula del régimen tarifario, más aún cuando la modificación propuesta no tiene sustento técnico.



ii) Los Tramos continuos 6 y 7 forman parte del área de influencia de la unidad de peaje Pacanguilla; por lo que la sustitución planteada en el proyecto de Adenda resultaría viable. No obstante, debe precisarse en el proyecto de Adenda la longitud mínima de Segunda Calzada que tendría que ser aceptada en dichos Tramos (43 km conforme a la condición actual), toda vez que el término "*similar longitud*" resulta ambiguo y podría traer problemas de interpretación y aplicación del Contrato.



iii) Tal como ha sido señalado por este Organismo Regulador desde el inicio del proceso de Evaluación Conjunta, a través de las matrices de comentarios remitidas al Concedente así como en las reuniones convocadas por éste, las condiciones propuestas para el incremento del Peaje en el inciso ii) del numeral d.2 y el inciso iii) del numeral d.3 de la cláusula 9.4, constituyen una vulneración directa a todos los elementos del principio de bienestar de los Usuarios (precios, calidad, riesgos y oportunidad), máxime considerando que los términos establecidos en el proyecto de Adenda no brindan certeza de cuándo podrán tener los usuarios la totalidad de la infraestructura a su disposición.



iv) De acuerdo al diseño original del Contrato de Concesión, el incremento del Peaje a USD 2,00 constituye un medio para que el Concesionario recupere la inversión ejecutada por éste en cada tramo asociado a la respectiva unidad de peaje. Así, en tanto el Concesionario no cumpla con ejecutar la totalidad de las obras que condicionan el incremento tarifario en las unidades de peaje Chicama y Pacanguilla, no existiría sustento económico para efectuar dicho incremento.



- v) Sin perjuicio de lo anterior, considerando lo dispuesto por el numeral 11.2 del Decreto Legislativo N° 1224, tanto en las reuniones de Evaluación Conjunta como en la matriz de comentarios remitida al Concedente, OSITRAN le propuso como una alternativa al MTC que, de considerarlo necesario para dar viabilidad al proyecto, pudiese establecerse, **de manera excepcional**, que el incremento del Peaje a USD 2,00 se realice en dos etapas: la primera, proporcional al porcentaje de avance de la ejecución de las Obras vinculadas al incremento en cada unidad de peaje; y la segunda, cuando se haya aceptado la ejecución de la totalidad de dichas Obras. Esta alternativa no ha sido tomada en consideración en el Proyecto de Adenda materia de la presente opinión. Adicionalmente, en caso el Concesionario analizara que la viabilidad del proyecto se pueda ver afectada por la demora en la entrega de los terrenos, de acuerdo a la cláusula 4.3 del Contrato de Concesión, el Concesionario tiene la facultad de presentar una solicitud de ampliación de plazo de la Concesión cuando lo estime necesario.
- vi) La modificación del literal e) de la cláusula 9.4 desvirtúa el régimen tarifario establecido en el Contrato de Concesión, **toda vez que el proyecto de Adenda no brinda certeza de cuándo se culminará la totalidad de las Obras; y, se estaría vulnerando el principio de Bienestar del Usuario contemplado en el marco normativo regulatorio.**
- vii) Por último, aun en el caso que, en contra de la opinión del Regulador, el Concedente decidiera aceptar los términos establecidos en el proyecto de Adenda con respecto a la cláusula 9.4, los recursos recaudados correspondientes a los incrementos tarifarios que se produzcan de manera excepcional no serían contabilizados en el cálculo de la eventual compensación que, de ser el caso, el Concesionario reclame al Estado en virtud de la Cláusula Quinta del proyecto de Adenda.



13. Respecto a la modificación de la Cláusula 10.6, se considera adecuada la precisión que se realiza sobre el pago de la supervisión de las obras en el último párrafo de dicha cláusula, con el fin de garantizar la sostenibilidad de la misma. Sin perjuicio de ello, con el fin de mejorar la operatividad del pago de la supervisión de obras y no se generen contingencias en el mismo, se recomienda que se agregue el siguiente párrafo:



"En caso los mayores costos o gastos de Supervisión sean generados por causas imputables al CONCEDENTE, éste deberá efectuar los pagos correspondientes de acuerdo a las instrucciones que el REGULADOR disponga."

14. Respecto a la modificación de la Cláusula 11.2, referida a la Garantía de Fiel Cumplimiento de ejecución de las Obras, se considera adecuada, dado que el Concedente ha incumplido con entregar los terrenos al Concesionario para la ejecución de las obras, lo que conlleva la ejecución parcial de las obras. Por tanto, no resulta razonable mantener vigente una Garantía por el monto total de las inversiones, sino una garantía por un monto que tenga en consideración las obras que se encuentran ejecutando.



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





3.2 Agregar la Cláusula 5.11.A del Contrato de Concesión, de acuerdo a lo siguiente:

CONTRATO DE CONCESIÓN	PROYECTO DE ADENDA	COMENTARIOS
	<p>5.11.A Las áreas de terreno correspondientes al Área de la Concesión o Derecho de Vía de los sectores descritos en a), b) y c) deberán ser entregadas por el CONCEDENTE al CONCESIONARIO de la siguiente manera:</p> <p>e) Como máximo a los seis (6) meses de firmada la Adenda N° 2 el CONCEDENTE deberá entregar:</p> <ul style="list-style-type: none">- Las áreas de terreno comprendidos en el Evitamiento Piura.- Las áreas de terreno en una longitud mínima de 10 Km continuos en los Tramos Continuos 6 y 7, respectivamente. <p>f) Como máximo a los ocho (8) meses de firmada la Adenda N° 2 el CONCEDENTE deberá entregar:</p> <ul style="list-style-type: none">- La totalidad de las áreas de terrenos comprendidos desde el Ovalo Huanchaco (572+800) hasta finalizar el Tramo Continuo 4: Puján - Pacasmayo (668+388). <p>g) Como máximo a los nueve (9) meses de firmada Adenda N° 2 el CONCEDENTE deberá entregar:</p>	<p>Se requiere que el Concedente sustente mediante un Informe Técnico del área responsable, las razones específicas que acrediten fehacientemente, la imposibilidad de cumplir a la fecha, con su obligación de entregar los Tramos de la Segunda Calzada; detallándose, el estado actual de avance en la entrega de dichas áreas.</p> <p>Asimismo, deberá sustentar debidamente los plazos y condiciones de entrega de áreas de terreno establecidos en la cláusula 5.11.A del Proyecto de Adenda. Ello, toda vez que, sistemáticamente el Concedente viene incumpliendo sus obligaciones vinculadas a la entrega de terrenos liberados, incluso luego de haber suscrito Adendas a los Contratos de Concesión.</p>



CONTRATO DE CONCESIÓN	PROYECTO DE ADENDA	COMENTARIOS
	<p>Los kilómetros faltantes para completar la longitud total de los Tramos Continuos 6 y 7, señalados en a).</p> <p>El saldo correspondiente a la totalidad de las áreas de terreno referentes al Área de la Concesión o Derecho de Vía del tramo Trujillo – Chiclayo deberá ser entregado a más tardar a los dieciocho (18) meses de suscrita la Adenda N° 2.</p> <p>Los plazos para la entrega de áreas de terrenos referentes al Área de la Concesión o Derecho de Vía asociados a las modificaciones al EDI señaladas en la cláusula 6.4.A, se encuentran exceptuados del plazo contemplado en el párrafo anterior. La entrega de estas áreas de terreno tendrá un plazo máximo de doce (12) meses a partir de la aprobación de cada modificación al EDI.</p>	

3.3 Modificar la Cláusula 5.12 del Contrato de Concesión, de acuerdo a lo siguiente:

CONTRATO DE CONCESIÓN	PROYECTO DE ADENDA	COMENTARIOS
<p>5.12 El saldo, correspondiente deberá ser entregado en una (1) o más oportunidades por el CONCEDENTE al CONCESIONARIO a más tardar a los doscientos cuarenta (240) Días Calendario de la suscripción del Acta de entrega del tramo Piura – Sullana y deberán corresponder a kilómetros continuos desde el inicio de la Concesión, del sur hacia el norte.</p> <p>El CONCESIONARIO podrá efectuar la liberación de las áreas necesarias para el inicio o</p>	<p>5.12 El saldo, correspondiente deberá ser entregado en una (1) o más oportunidades por el CONCEDENTE al CONCESIONARIO a más tardar a los doscientos cuarenta (240) Días Calendario de la suscripción del Acta de entrega del tramo Piura – Sullana y deberán corresponder a kilómetros continuos desde el inicio de la Concesión, del sur hacia el norte.</p> <p>El CONCESIONARIO podrá efectuar la liberación de las áreas necesarias para el inicio o continuación de la ejecución de las Obras de Construcción, previo acuerdo</p>	<p>El proyecto de Adenda plantea eliminar el primer párrafo de la cláusula 5.12 y regular la entrega y condiciones de los terrenos faltantes mediante la inclusión de la Cláusula 5.11.A. Al respecto, ver el comentario vertido en el numeral anterior.</p> <p>Con relación al segundo párrafo contenido en la propuesta de modificación, se advierte que se estaría eliminando el término "necesarias". Esta modificación deberá ser sustentada por las Partes.</p>



continuación de la ejecución de las Obras de Construcción, previo acuerdo con el CONCEDENTE, para tal efecto el CONCEDENTE deberá aprobar el presupuesto que proponga el CONCESIONARIO, para la elaboración de los expedientes individuales (técnico-legal) de los predios afectados por el Área de Concesión y/o Derecho de Vía, de acuerdo a los requisitos establecidos por la Dirección Nacional de Construcción del Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento.

Previa conformidad y aprobación por parte del CONCEDENTE de los expedientes correspondientes, el CONCESIONARIO podrá realizar las acciones necesarias para contar con la libre disponibilidad de las áreas. Los gastos en que incurra el CONCESIONARIO por la ejecución de dichas actividades serán aprobados y pagados por el CONCEDENTE.

con el CONCEDENTE, para tal efecto el CONCEDENTE deberá aprobar el presupuesto que proponga el CONCESIONARIO, para la elaboración de los expedientes individuales (técnico - legal) de los predios afectados por el Área de Concesión y/o Derecho de Vía, de acuerdo a los requisitos establecidos por la Dirección Nacional de Construcción del Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento.

Previa conformidad y aprobación por parte del CONCEDENTE de los expedientes correspondientes, el CONCESIONARIO podrá realizar las acciones necesarias para contar con la libre disponibilidad de las áreas. Los gastos en que incurra el CONCESIONARIO por la ejecución de dichas actividades serán aprobados y pagados por el CONCEDENTE"

3-4 Incorporar la Cláusula 6.1.A del Contrato de Concesión, de acuerdo a lo siguiente:

CONTRATO DE CONCESIÓN	PROYECTO DE ADENDA	COMENTARIOS
	<p>6.1.A El CONCESIONARIO deberá iniciar la construcción de las Obras en cada uno de los sectores, de manera independiente de ser el caso, señalados en a), b) y c) de la Cláusula 5.1.1.A en un plazo máximo de 30 Días Calendario de suscrita las actas de recepción correspondientes, en las que conste que el Área de la Concesión se encuentra libre de interferencias, ocupantes y/o invasores.</p>	<p>En concordancia con lo señalado líneas arriba, se requiere que el Concedente sustente mediante un Informe Técnico-Legal, las razones específicas que acrediten fehacientemente, la imposibilidad de cumplir con su obligación de entregar los Tramos de la Segunda Calzada, así como la viabilidad de las condiciones de entrega de terrenos que se está proponiendo en el proyecto de Adenda, a efectos de evitar que deriven en un nuevo incumplimiento.</p>



CONTRATO DE CONCESIÓN	PROYECTO DE ADENDA	COMENTARIOS
	<p><i>El CONCESIONARIO se obliga a ejecutar las Obras comprendidas en cada uno de los sectores señalados en la Cláusula 5.11.A, en un plazo máximo de 18 meses. Asimismo, el CONCESIONARIO una vez culminadas estas Obras solicitará al CONCEDENTE la aceptación de estas Obras.</i></p> <p><i>Asimismo, a los 15 Días Calendario de firmada la Adenda N° 2 el CONCESIONARIO solicitará la aceptación de al menos 16 Km construidos del tramo Trujillo - Chicama y 26 Km del tramo Paján - Pacasmayo, conforme al procedimiento previsto en la Cláusula 6.20 y siguientes del Contrato de Concesión.</i></p> <p><i>Una vez entregado el 95 % del saldo de las áreas de terrenos, libre de interferencias ocupantes y/o invasores, señalados en la Cláusula 5.11.A, el CONCESIONARIO se encuentra en la obligación de iniciar las Obras correspondientes en un plazo máximo de 30 Días Calendario y, previo a ello, deberá entregar un nuevo Programa de Ejecución de Obra, para lo cual el CONCESIONARIO deberá cumplir las condiciones, reglas y demás aspectos establecidos en las cláusulas 6.8 y 6.9.</i></p>	<p>En el segundo párrafo, debería precisarse que la aceptación de las Obras se efectuará conforme al procedimiento establecido en la <u>cláusula 6.20.</u></p> <p>Con relación al tercer párrafo, previamente a la puesta en Servicio, se requiere que el Concedente sustente debidamente que dichos tramos construidos del Tramo Trujillo - Chicama y 26 Km del tramo Paján - Pacasmayo, que se pretenden entregar, <u>sean continuos</u>, a efectos de no poner en riesgo la seguridad de los usuarios.</p> <p>Con respecto al último párrafo de la propuesta de Adenda de la Cláusula 6.1.A, este resulta incoherente con lo establecido en el primer párrafo, puesto que de acuerdo a su redacción, el cómputo del plazo de la ejecución de las Obras <u>previsto en la cláusula 6.1 se iniciaría recién con la entrega del 95% del saldo de las áreas de terrenos, libre de interferencias, ocupantes y/o invasores.</u></p> <p>En tal sentido, deberá evaluarse la pertinencia de concordar los plazos propuestos en esta cláusula con la herramienta prevista en la cláusula 5.14 del Contrato de Concesión.</p> <p>Asimismo, se recomienda que se incorpore la posibilidad que el nuevo PEO para el inicio de</p>



CONTRATO DE CONCESIÓN	PROYECTO DE ADENDA	COMENTARIOS
		ejecución de Obras, sea ajustado por el saldo de las Obras pendientes de ejecutar.

3-5 Modificar la Cláusula 6.2 del Contrato de Concesión, de acuerdo a lo siguiente:

CONTRATO DE CONCESIÓN	PROYECTO DE ADENDA	COMENTARIOS
6.2 Corresponde al REGULADOR, directamente o a través del supervisor de Obras, efectuar las acciones de fiscalización durante el desarrollo de las Obras indicadas en la Cláusula precedente. En caso que el REGULADOR opte por designar a un supervisor de Obras, deberá informar fehacientemente por escrito al CONCESIONARIO en un plazo máximo de cinco (5) días, contados a partir de la fecha de suscripción del contrato con el supervisor antes indicado.	6.2 Corresponde al REGULADOR, directamente o a través del supervisor de Obras, efectuar las acciones de fiscalización técnica que le competen durante el desarrollo de las Obras indicadas en la Cláusula 6.1 y 6.2.A. En caso que el REGULADOR opte por designar a un supervisor de Obras, deberá informar fehacientemente por escrito al CONCESIONARIO en un plazo máximo de cinco (5) días, contados a partir de la fecha de suscripción del contrato con el supervisor antes indicado.	Este Organismo Regulador no presenta objeciones respecto de esta modificación, toda vez que ésta incorpora una precisión operativa acorde con la propuesta de Adenda.

3-6 Incorporar la Cláusula 6.4.A del Contrato de Concesión, de acuerdo a lo siguiente:

CONTRATO DE CONCESIÓN	PROYECTO DE ADENDA	COMENTARIOS
	6.4. A El CONCEDEnte podrá proponer, por causas asociadas a la liberación de áreas de terreno o conflictos sociales, modificaciones al Estudio Definitivo de Ingeniería aprobado siempre y cuando no se reduzcan los niveles de servicio establecidos en el Contrato de Concesión, no debiendo generar en ningún caso dichas modificaciones mayores costos al CONCESIONARIO. El CONCESIONARIO deberá presentar al CONCEDEnte y al REGULADOR el expediente técnico de	De acuerdo a esta Cláusula se pretende flexibilizar las obligaciones del Concedente, para efectos de la entrega de terrenos. No obstante, debe tenerse presente que de acuerdo a la Ley de APP y su Reglamento, cualquier inversión adicional que pueda generarse en la ejecución del Contrato de



CONTRATO DE CONCESIÓN	PROYECTO DE ADENDA	COMENTARIOS																																			
	<p><i>modificación. El CONCEDEnte aprobará la modificación, previa opinión del REGULADOR.</i></p> <p><i>El expediente técnico de modificación deberá contar con la aprobación previa del instrumento de gestión socio ambiental que determine la Autoridad Ambiental Competente, el mismo que deberá formularse dentro de los plazos establecidos en la presente cláusula.</i></p> <p><i>Para las modificaciones solicitadas por el CONCEDEnte, los mayores costos y gastos que se generen como consecuencia de estos cambios, serán asumidos por el CONCEDEnte quien deberá, de ser el caso, pagar la diferencia entre la mayor inversión y las inversiones originalmente previstas. En caso que corresponda pagar una diferencia a favor del CONCESIONARIO, el CONCEDEnte antes de aprobar estos mayores costos y gastos deberá verificar si cuenta con la capacidad de financiamiento en su respectivo presupuesto institucional.</i></p> <p><i>Asimismo, en caso las modificaciones solicitadas por el CONCEDEnte ocasionen mayores costos o gastos de supervisión, estos serán asumidos por este, siempre que estas modificaciones generen un mayor plazo en la ejecución de Obra o se requiera de un mayor uso de recursos para realizar la Supervisión de la Obra. En ningún caso, estos mayores costos de supervisión serán asumidos por el CONCESIONARIO.</i></p> <p><i>Los plazos para la aprobación de las modificaciones serán los siguientes:</i></p> <table border="1" data-bbox="1197 649 1396 1456"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Solicitud CONCEDEnte</th> <th colspan="2">Presentación del expediente técnico de modificación CONCESIONARIO</th> <th colspan="2">Revisión</th> <th colspan="2">Levantamiento Observaciones CONCESIONARIO</th> <th colspan="2">Evaluación Levantamiento Observaciones</th> </tr> <tr> <th>REGULADOR (*) (d)</th> <th>CONCEDEnte (**) (d)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>(*)</td> <td>(**)</td> <td>(**)</td> <td>3.0</td> <td>3.0</td> <td>(****)</td> <td>(d)</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>(*)</td> <td colspan="2">Acuerdo entre las Partes</td> <td>3.0</td> <td>3.0</td> <td>3.0</td> <td>7</td> <td>7</td> <td>7</td> </tr> </tbody> </table>	Solicitud CONCEDEnte	Presentación del expediente técnico de modificación CONCESIONARIO		Revisión		Levantamiento Observaciones CONCESIONARIO		Evaluación Levantamiento Observaciones		REGULADOR (*) (d)	CONCEDEnte (**) (d)	(*)	(**)	(**)	3.0	3.0	(****)	(d)			(*)	Acuerdo entre las Partes		3.0	3.0	3.0	7	7	7	<p>Concesión deberá someterse a una adenda al mismo.</p> <p>En tal sentido, resulta necesario que el MEF evalúe la redacción de la propuesta de esta Cláusula presentada por el Concedente.</p>						
Solicitud CONCEDEnte	Presentación del expediente técnico de modificación CONCESIONARIO		Revisión		Levantamiento Observaciones CONCESIONARIO		Evaluación Levantamiento Observaciones																														
	REGULADOR (*) (d)	CONCEDEnte (**) (d)	REGULADOR (*) (d)	CONCEDEnte (**) (d)	REGULADOR (*) (d)	CONCEDEnte (**) (d)	REGULADOR (*) (d)	CONCEDEnte (**) (d)																													
(*)	(**)	(**)	3.0	3.0	(****)	(d)																															
(*)	Acuerdo entre las Partes		3.0	3.0	3.0	7	7	7																													



CONTRATO DE CONCESIÓN	PROYECTO DE ADENDA	COMENTARIOS
	<p>(dc) Días calendario. (dh) Días hábiles. (*) A partir de la recepción oficial de la solicitud de modificación al EDI por parte del CONCEDENTE. (**) A partir de la recepción oficial de la presentación de la modificación del Expediente Técnico por parte del CONCESIONARIO. (***) A partir de la recepción de la opinión del REGULADOR hacia el CONCEDENTE. (****) A partir de la recepción oficial del pliego de observaciones del CONCEDENTE. (*****) A partir de la recepción oficial del levantamiento de observaciones presentado por el CONCESIONARIO. El REGULADOR remitirá el resultado de evaluación al CONCEDENTE y al CONCESIONARIO. (*****) A partir de la recepción oficial de la opinión del REGULADOR del levantamiento de observaciones presentada por el CONCESIONARIO. Las observaciones serán formuladas en una sola oportunidad, las mismas que podrán ser reiteradas en caso se considere que estas no han sido debidamente levantadas."</p>	

3.7 Modificar el literal c) y e) de la Cláusula 9.4 del Contrato de Concesión, de acuerdo a lo siguiente:

CONTRATO DE CONCESIÓN	PROYECTO DE ADENDA	COMENTARIOS
<p>9.4 (...)</p> <p>e) A partir del mes calendario siguiente a la aceptación de la totalidad de las Obras a cargo del CONCESIONARIO, éste deberá cobrar en las unidades de peaje existentes en toda la Concesión, excepto en las unidades de peaje del Tramo Chiclayo-Piura, un monto de Dos y 00/100 Dólares Americanos (US\$ 2.00) más el importe correspondiente al IGV y cualquier otro tributo aplicable.</p> <p>Todas las Tarifas serán en Nuevos Soles, para lo cual se utilizará el Tipo de Cambio vigente en la fecha de aceptación de las Obras ejecutadas por</p>	<p>9.4 (...)</p> <p>e) A partir del mes calendario siguiente a la fecha de suscripción de la Adenda N° 2 el CONCESIONARIO deberá cobrar en las unidades de peaje existentes en toda la Concesión, excepto en las unidades de peaje del Tramo Chiclayo-Piura, un monto de Dos y 00/100 Dólares Americanos (US\$ 2.00) más el importe correspondiente al IGV y cualquier otro tributo aplicable.</p> <p>Todas las Tarifas serán en Nuevos Soles, para lo cual se utilizará el Tipo de Cambio vigente en la fecha de suscripción de la Adenda N° 2 al Contrato de Concesión para estimar las tarifas correspondientes, de forma que todas las tarifas que por concepto de peaje cobrará el CONCESIONARIO</p>	<p>El proyecto de Adenda propone gatillar el incremento tarifario a USD 2,00 en las unidades de peaje correspondientes a la Segunda Calzada, Chicama y Pacanguilla, en una fecha cierta (a partir del mes calendario siguiente a la fecha de suscripción de la Adenda N° 2); desvinculándolo de la condición de que previamente hayan sido aceptadas la totalidad de las Obras a cargo del Concesionario.</p> <p>Sobre el particular, debe recordarse que, en virtud de lo establecido en el literal c) y el penúltimo párrafo de la cláusula 9.4, a partir del 31 de enero de 2012, el Peaje se incrementó a USD 1,50 en las unidades de peaje preexistentes, correspondiente a los Tramos de la Calzada Actual; sin que se hayan</p>



COMENTARIOS	PROYECTO DE ADENDA	CONTRATO DE CONCESIÓN
<p>ejecutado y culminado obras. Así, el usuario de la vía asumió un incremento tarifario sin recibir a cambio una mejor infraestructura y, por ende, un mejor Servicio.</p> <p>En ese contexto, cabe destacar que de acuerdo al "Principio de Bienestar de los Usuarios" previsto en los Lineamientos, el mismo que concuerda con el principio de protección de usuarios contenido en el REGO, las modificaciones de contratos de concesión no deberán disminuir el bienestar de los usuarios (<u>precios, calidad, riesgos y oportunidad</u>). Por tal motivo, este Organismo Regulador considera que el incremento tarifario a USD 2,00 en las unidades de peaje correspondientes a la Segunda Calzada Chicama y Pacanguilla), debe estar vinculado a la acreditación de un mejoramiento sustancial de la infraestructura.</p> <p>Al respecto, debe señalarse que a setiembre de 2015 la Construcción de las Obras correspondientes a la Segunda Calzada de esta Concesión, registraban un <u>avance de 23,9%</u>²³. Ello debido a la falta de entrega de terrenos del Concedente al Concesionario.</p> <p>En tal sentido, dada la incertidumbre y sistemáticos incumplimientos del Concedente en la entrega de terrenos, <u>resulta inaceptable fijar una fecha cierta para el incremento de la Tarifa sin que previamente no se garantice una mejora en la</u></p>	<p>PROYECTO DE ADENDA</p> <p><i>tendrán una misma base de cálculo correspondiente a un mismo Tipo de Cambio.</i></p>	<p>CONTRATO DE CONCESIÓN</p> <p>el CONCESIONARIO, asimismo, corresponderá variar el último Tipo de Cambio base utilizado para estimar las tarifas correspondientes a lo establecido en el literal precedente, de esta forma todas las tarifas que por concepto de peaje se cobrará el CONCESIONARIO tendrán una misma base de cálculo correspondiente a un Tipo de Cambio.</p>



CONTRATO DE CONCESIÓN	PROYECTO DE ADENDA	COMENTARIOS
		<p>infraestructura a favor del usuario; hacerlo implicaría una vulneración directa a todos los elementos del principio de bienestar de los Usuarios (<u>precios, calidad, riesgos y oportunidad</u>). Así, se recomienda al Concedente evaluar otro mecanismo de negociación en la propuesta de Adenda para viabilizar la ejecución de inversiones, que no involucre una transferencia de riesgos al usuario.</p>

3.8 Modificar el literal b) de la Cláusula 9.5 del Contrato de Concesión, de acuerdo a lo siguiente:

CONTRATO DE CONCESIÓN	PROYECTO DE ADENDA	COMENTARIOS
<p>9.5 Todos los Peajes serán reajustados en forma ordinaria por el CONCESIONARIO, a partir del 10 de enero del Año Calendario subsiguiente al de la Aceptación de las Obras. Este reajuste ordinario se realizará cada doce (12) meses a partir de la fecha indicada anteriormente, y se llevará a cabo de acuerdo al siguiente método de ajuste de Peajes:</p> <p>a) En el caso de las unidades de peaje donde su base tarifaria sea de Un y 50/100 Dólares Americanos (US\$ 1,50):</p> $Peaje = \left[(US\$1,50 * 50\%) * \left(\frac{CPI_t}{CPI_0} \right) * TC_t \right] + \left[(US\$1,50 * 50\%) * \left(\frac{IP_t}{IP_0} \right) \right]$ <p>b) En el caso de las unidades de peaje donde su base tarifaria sea de Dos y 00/100 Dólares Americanos (US\$ 2,00):</p>	<p>9.5 Todos los Peajes serán reajustados en forma ordinaria por el CONCESIONARIO, a partir del 10 de enero del Año Calendario subsiguiente a la suscripción de la Adenda N° 2. Este reajuste ordinario se realizará cada doce (12) meses a partir de la fecha indicada anteriormente, y se llevará a cabo de acuerdo al siguiente método de ajuste de Peajes:</p> <p>a) En el caso de las unidades de peaje donde su base tarifaria sea de Un y 50/100 Dólares Americanos (US\$ 1,50):</p> $Peaje = \left[(US\$1,50 * 50\%) * \left(\frac{CPI_t}{CPI_0} \right) * TC_t \right] + \left[(US\$1,50 * 50\%) * \left(\frac{IPC_t}{IPC_0} \right) * TC_t \right]$ <p>En el año 2016 el reajuste se efectuará a partir del mes calendario siguiente a la fecha de suscripción de la Adenda N° 2, el CONCESIONARIO podrá solicitar el reajuste siguiendo la fórmula descrita en este literal, más el importe correspondiente al IGV y cualquier otro tributo aplicable. Para este reajuste se utilizará los subíndices "i" de diciembre 2015.</p>	<p>Por las mismas razones expuestas en el numeral anterior, resulta inaceptable fijar una fecha cierta para el inicio del reajuste tarifario.</p>



CONTRATO DE CONCESIÓN	PROYECTO DE ADENDA	COMENTARIOS
<p>$Peaje = [(US\\$2,00 * 50\%) \times \left(\frac{CPI}{CPI_0} \right) \times TC] + [(US\\$2,00 * 50\%) \times \left(\frac{IPC}{IPC_0} \right)]$</p> <p>Donde:</p> <p>Peaje: Es el monto a cobrar en Nuevos Soles, sin incluir el Impuesto General a las Ventas y cualquier otro tributo aplicable, para Vehículos Ligeros o por eje para Vehículos Ligeros o por eje para Vehículos Pesados.</p> <p>i: Es el mes anterior al que se realiza el ajuste tarifario.</p> <p>o: Es el mes de entrega de las Obras de Puesta a Punto por el CONCEDENTE.</p> <p>o²: Es el mes de aceptación de la Segunda Calzada a cargo del CONCESIONARIO.</p> <p>CPI: Es el Índice de Precios al Consumidor (Consumer Price Index) de los Estados Unidos de América, publicado por el Departamento de Estadísticas Laborales (The Bureau of Labour Statistics). Para el mes i de ajuste se utilizará el CPI publicado para el mes anterior. En caso de no haber sido publicado se utilizará el del mes precedente.</p> <p>TC: Es el promedio mensual del Tipo de Cambio, definido en la cláusula 1.9.85 del Contrato que corresponde al mes anterior al que se realiza el ajuste tarifario.</p> <p>IPC: Es el Índice de Precios al Consumidor Mensual de Lima Metropolitana, publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI).</p> <p>En la eventualidad de que dentro de un (1) Año Calendario se produzca una variación de más del diez por ciento (10%) desde el último reajuste</p>	<p>b) En el caso de las unidades de peaje donde su base tarifaria sea de Dos y 00/100 Dólares Americanos (US\$ 2,00):</p> <p>$Peaje = [(US\\$2,00 * 50\%) \times \left(\frac{CPI}{CPI_0} \right) \times TC] + [(US\\$2,00 * 50\%) \times \left(\frac{IPC}{IPC_0} \right) \times TC_0]$</p> <p>Donde:</p> <p>Peaje: Es el monto a cobrar en Nuevos Soles, sin incluir el Impuesto General a las Ventas y cualquier otro tributo aplicable, para Vehículos Ligeros o por eje para Vehículos Pesados.</p> <p>i: Es el mes anterior al que se realiza el ajuste tarifario.</p> <p>o: Es diciembre de 2011.</p> <p>o²: Es el mes de la suscripción de la Adenda N° 2 al Contrato de Concesión.</p> <p>CPI: Es el Índice de Precios al Consumidor (Consumer Price Index) de los Estados Unidos de América, publicado por el Departamento de Estadísticas Laborales (The Bureau of Labour Statistics). Para el mes i de ajuste se utilizará el CPI publicado para el mes anterior. En caso de no haber sido publicado se utilizará el del mes precedente.</p> <p>TC: Es el promedio mensual del Tipo de Cambio, definido en la cláusula 1.9.85 del Contrato que corresponde al mes anterior al que se realiza el ajuste tarifario.</p> <p>IPC: Es el Índice de Precios al Consumidor Mensual de Lima Metropolitana, publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI).</p> <p>En la eventualidad de que dentro de un (1) Año Calendario se produzca una variación de más del diez por ciento (10%) desde el último reajuste ordinario, el REGULADOR procederá a realizar un reajuste</p>	



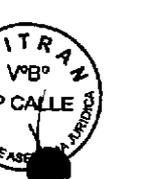
CONTRATO DE CONCESIÓN	PROYECTO DE ADEUDA	COMENTARIOS
<p>ordinario, el REGULADOR procederá a realizar un reajuste extraordinario, dentro de los treinta (30) Días Calendario de solicitado por el CONCESIONARIO, en el cual el Peaje será fijado incorporando a la fórmula anterior, en el primer componente, el Tipo de Cambio del Día Calendario en que se produzca el reajuste extraordinario.</p> <p>Para efectuar el cobro en las unidades de peaje, el Peaje aplicable, en Nuevos Soles, deberá multiplicarse por el número de ejes cobrables y al resultado se le deberá agregar el monto correspondiente al IGV y otros tributos que puedan generarse. El resultado se deberá redondear a los diez (10) céntimos de Nuevo Sol inmediatamente superior. En caso la menor moneda fraccionaria que se encuentre vigente fuere mayor a los diez (10) céntimos de Nuevo Sol, se efectuará el redondeo en función de esta moneda.</p> <p>El incremento de las Tarifas Diferenciadas en cada reajuste mantendrá la proporcionalidad en relación a la Tarifa.</p> <p>En función a la información sobre la Tarifa Diferenciada proporcionada por el CONCEDENTE a la Fecha de Suscripción del Contrato, el CONCEDENTE se obliga a las Tarifas Diferenciadas no genere un ingreso superior al tres por ciento (3%) en ingresos totales anuales recaudados en las unidades de peaje. Ninguna reducción en la recaudación de peaje ocasionada por la aplicación de la Tarifa Diferenciada por excederse al 3%, afectará bajo</p>	<p>extraordinario, dentro de los treinta (30) Días Calendario de solicitado por el CONCESIONARIO, en el cual el Peaje será fijado incorporando a la fórmula anterior, en el primer componente, el Tipo de Cambio del Día Calendario en que se produzca el reajuste extraordinario.</p> <p>Para efectuar el cobro en las unidades de peaje, el Peaje aplicable, en Nuevos Soles, deberá multiplicarse por el número de ejes cobrables y al resultado se le deberá agregar el monto correspondiente al IGV y otros tributos que puedan generarse. El resultado se deberá redondear a los diez (10) céntimos de Nuevo Sol inmediatamente superior. En caso la menor moneda fraccionaria que se encuentre vigente fuere mayor a los diez (10) céntimos de Nuevo Sol, se efectuará el redondeo en función de esta moneda.</p> <p>El incremento de las Tarifas Diferenciadas en cada reajuste mantendrá la proporcionalidad en relación a la Tarifa.</p> <p>En función a la información sobre la Tarifa Diferenciada proporcionada por el CONCEDENTE a la Fecha de Suscripción del Contrato, el CONCEDENTE se obliga a que la recaudación por las Tarifas Diferenciadas no genere un ingreso superior al tres por ciento (3%) en relación a los ingresos totales anuales recaudados en las unidades de peaje. Ninguna reducción en la recaudación de peaje ocasionada por la aplicación de la Tarifa Diferenciada por excederse al 3%, afectará bajo ningún concepto ni circunstancia al CONCESIONARIO.</p>	



CONTRATO DE CONCESIÓN	PROYECTO DE ADENDA	COMENTARIOS
ningún concepto ni circunstancia al CONCESIONARIO.		

3.9 Incorporar el último párrafo de la Cláusula 10.6 del Contrato de Concesión, de acuerdo a lo siguiente:

CONTRATO DE CONCESIÓN	PROYECTO DE ADENDA	COMENTARIOS
<p>PAGOS DEL CONCESIONARIO POR CONCEPTO DE SUPERVISIÓN, SEGUIMIENTO Y CONTROL DE OBRAS</p> <p>10.6. El CONCESIONARIO deberá realizar los pagos que demande la supervisión de Estudios y Obras, contratada por el REGULADOR, así como el seguimiento y control de la supervisión de las Obras para los fines exclusivamente de este Contrato, para un monto equivalente al cuatro por ciento (4%) del presupuesto del Estudio Definitivo de Ingeniería y Estudio de Impacto Ambiental.</p> <p>Para este efecto, el Fideicomiso de Recaudación transferirá al REGULADOR, el monto establecido en el Literal a) del Anexo XI, el mismo que constituirá un pago a cuenta por el concepto de supervisión, seguimiento y control de Obras.</p> <p>El saldo correspondiente para completar el cuatro por ciento (4%) del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería e Impacto Ambiental, por concepto de supervisión, seguimiento y control será pagado</p>	<p>PAGOS DEL CONCESIONARIO POR CONCEPTO DE SUPERVISIÓN, SEGUIMIENTO Y CONTROL DE OBRAS</p> <p>10.6 (...)</p> <p><i>Las cuotas semestrales aún no pagadas por el CONCESIONARIO quedarán automáticamente suspendidas hasta que se inicie (o reinicie) el plazo de ejecución de Obras previsto en la Cláusula 6.1. Sin embargo, en caso que el CONCESIONARIO decida ejecutar Obras en los terrenos con los que cuente (y sin que ello implique el inicio del cómputo del plazo de ejecución de las Obras):</i></p> <p><i>i) El REGULADOR empleará lo recibido por este concepto hasta el momento para aplicarlo a la Supervisión de Obras en forma proporcional al avance de Obras ejecutadas por el CONCESIONARIO.</i></p> <p><i>ii) De requerir fondos adicionales para el cumplimiento de sus funciones, solicitará nuevos desembolsos una vez ejecutado lo ya recibido, velando que no se paralicen las labores de la Supervisión de Obras.</i></p> <p><i>iii) Si se solicitan nuevos desembolsos, el REGULADOR podrá solicitar hasta el cuatro por ciento (4%) del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de</i></p>	<p>Con respecto al inicio del cómputo del plazo de ejecución de Obras, debe tenerse en cuenta el comentario realizado a la cláusula 6.1.A, a efectos de que el Concedente evalúe la aplicación de la herramienta prevista en la cláusula 5.14 del Contrato de Concesión.</p>



CONTRATO DE CONCESIÓN	PROYECTO DE ADENDA	COMENTARIOS
<p>por el CONCESIONARIO en cinco (5) cuotas semestrales iguales.</p> <p>La primera cuota deberá ser pagada a más tardar a los diez (10) Días Calendario contados desde la notificación de la suscripción del contrato con el supervisor de Obras. Las cuatro (4) cuotas restantes con vencimientos semestrales.</p> <p>En caso existan Obras Adicionales ejecutadas por el CONCESIONARIO, el cuatro por ciento (4%) antes indicada se aplicará adicionalmente sobre el valor de las mismas.</p>	<p><i>Ingeniería para la Obra que efectivamente esté realizando el CONCESIONARIO y hasta el límite de la obligación del CONCESIONARIO indicado en el primer párrafo de esta Cláusula.</i></p> <p><i>En caso las ampliaciones de plazo en la ejecución de las Obras sean por causas imputables al Concesionario, este deberá asumir los mayores costos por la Supervisión a los que eventualmente hubiere lugar, siempre que estas ampliaciones excedan el plazo de ejecución total de Obras señalado en la cláusula 6.1.</i></p> <p><i>En caso que el inicio de las Obras compute desde la entrega parcial o total de los terrenos y ello signifique ampliaciones de plazo para la Supervisión de Obras, los mayores costos de la Supervisión de la Obra será asumida por el Concedente. En caso de ejecutarse mayores metrados que incidan directamente en el plazo de ejecución de Obra, y por ende se extienda el periodo, los costos de la Supervisión de la Obra, siempre que estos se encuentren debidamente sustentados, será asumida por el Concedente.</i></p>	<p>Con relación a los dos últimos párrafos, resulta necesario que éstos se eliminen y se reemplace la redacción propuesta, estableciéndose que:</p> <p>"En caso se generen mayores costos de supervisión por causas imputables al Concedente o al Concesionario, estos deberán ser asumidos por la parte contractual que haya generado los mayores costos."</p> <p>Ello, debido a que no resulta factible establecer una lista taxativa de todos los eventos imputables al Concedente que pueden generar mayores costos de Supervisión.</p>

3.10 Modificar la Cláusula 11.2 del Contrato de Concesión, de acuerdo a lo siguiente:

CONTRATO DE CONCESIÓN	PROYECTO DE ADENDA	COMENTARIOS
<p>11.2 Para garantizar la correcta ejecución de las Obras, de acuerdo al Anexo 9 de las Bases, al Estudio Definitivo de Ingeniería y al Estudio de Impacto Ambiental, incluyendo el pago de las penalidades y demás sanciones según correspondan, de</p>	<p><i>11.2 Para garantizar la correcta ejecución de las Obras, de acuerdo al Anexo 9 de las Bases, al Estudio Definitivo de Ingeniería y al Estudio de Impacto Ambiental, incluyendo el pago de las penalidades y demás sanciones según correspondan, de conformidad con lo establecido en la</i></p>	<p>Sobre el segundo párrafo de la cláusula 11.2 de la propuesta de adenda se tiene que precisar claramente que la <u>Garantía debe ser presentada al inicio de las obras señaladas en la cláusula 6.1.A de</u></p>



CONTRATO DE CONCESIÓN	PROYECTO DE ADEUDA	COMENTARIOS
<p>conformidad con lo establecido en la Cláusula 6.11, el CONCESIONARIO entregará al CONCEDENTE una Garantía de Fiel Cumplimiento de Obras, por un monto equivalente al diez por ciento (10%) del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería emitida a favor del CONCEDENTE.</p> <p>En caso el REGULADOR proceda a la ejecución de la garantía, deberá abonar al CONCEDENTE el monto entregado por la respectiva entidad bancaria y/o financiera.</p> <p>Esta garantía tendrá las características de ser solidaria, incondicional, irrevocable, sin beneficio de excusión, ni división y de realización automática, y deberá estar vigente desde el inicio de las Obras de Construcción a cargo del CONCESIONARIO hasta dos (2) años posteriores a la aceptación de la totalidad de las Obras, conforme al procedimiento previsto en las Cláusulas 6.20 a 6.26.</p> <p>Dicha garantía deberá ser emitida por una Empresa Bancaria, autorizada de conformidad con lo establecido en el Apéndice 2 del Anexo N° 2 de las Bases del Concurso. En caso dicha garantía sea emitida por una entidad financiera, autorizada de conformidad con el Apéndice 1 del Anexo N° 2 de las Bases del Concurso o alguna de sus filiales o sucursales, deberá ser necesariamente confirmada por una Empresa Bancaria.</p> <p>La garantía podrá ser expedida por períodos anuales, siempre y cuando su renovación se realice con una</p>	<p>Cláusula 6.11, el CONCESIONARIO entregará al CONCEDENTE una Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras, según las condiciones que se indican en la presente cláusula.</p> <p>EL CONCESIONARIO previamente al inicio de ejecución de Obras deberá entregar al CONCEDENTE una Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción por las Obras que ejecutará.</p> <p>El importe garantizado será equivalente al diez por ciento (10%) del presupuesto del Estudio Definitivo de Ingeniería de las Obras que se encuentran en ejecución. Este importe garantizado deberá ser reducido proporcionalmente una vez transcurridos dos (2) años de la aceptación de las Obras ejecutadas por el CONCESIONARIO.</p> <p>Una vez que el CONCESIONARIO reciba el noventa y cinco por ciento (95%) de la totalidad de áreas de terrenos previstas en el Contrato de Concesión, libres de interferencias, ocupantes o invasores, deberá incrementar el monto de la Garantía antes referida al diez por ciento (10%) del presupuesto de las Obras según el Estudio Definitivo de Ingeniería, descontando del importe garantizado el valor proporcional según el Estudio Definitivo de Ingeniería de las Obras que hubiesen sido garantizadas de acuerdo a lo indicado en el párrafo precedente, y en las que hubiese transcurrido el plazo de 2 años desde su aceptación.</p> <p>En relación a lo indicado en el párrafo precedente, el CONCESIONARIO deberá reducir proporcionalmente el importe garantizado cada vez que se cumplan 02 años de aceptadas las Obras ejecutadas por el CONCESIONARIO,</p>	<p>la propuesta de adenda, con el fin de garantizar la correcta ejecución de las Obras.</p> <p>En concordancia con lo anterior, también debe precisarse la obligación de la contratación de la póliza CAR para la ejecución de dichas Obras.</p>



CONTRATO DE CONCESIÓN	PROYECTO DE ADENDA	COMENTARIOS
<p>antelación no menor a sesenta (60) Días Calendario a la fecha de su vencimiento.</p>	<p><i>cada reducción deberá ser por el 10% del monto señalado en el Estudio Definitivo de Ingeniería de las Obras entregadas.</i></p> <p><i>En caso el REGULADOR proceda a la ejecución de la garantía, deberá abonar al CONCEDENTE el monto entregado por la respectiva entidad bancaria y/o financiera.</i></p> <p><i>Esta garantía tendrá las características de solidaria, incondicional, irrevocable, sin beneficio de excusión, ni división y de realización automática, y deberá estar vigente desde el inicio de las Obras de Construcción a cargo del CONCESIONARIO hasta dos (2) años posteriores a la aceptación de la totalidad de las Obras, conforme al procedimiento previsto en las Cláusulas 6.20 a 6.26.</i></p> <p><i>Dicha garantía deberá ser emitida por una Empresa Bancaria, autorizada de conformidad con lo establecido en el Apéndice 2 del Anexo N° 2 de las Bases del Concurso. En caso dicha garantía sea emitida por una entidad financiera, autorizada de conformidad con el Apéndice 1 del Anexo N° 2 de las Bases del Concurso o alguna de sus filiales o sucursales, deberá ser necesariamente confirmada por una Empresa Bancaria.</i></p> <p><i>La garantía podrá ser expedida por periodos anuales, siempre y cuando su renovación se realice con una antelación no menor a sesenta (60) Días Calendario a la fecha de su vencimiento.</i></p>	



3.11 Incluir el Anexo XI en el Contrato de Concesión, de acuerdo a lo siguiente:

CONTRATO DE CONCESIÓN	PROYECTO DE ADENDA	COMENTARIOS
<p align="center">FIDEICOMISO DE RECAUDACIÓN TEMPORAL</p> <p align="center">ANEXO XII</p> <p>El objetivo del Fideicomiso de Recaudación Temporal (FRT) es garantizar que el incremento tarifario de USD 0,50 de los Peajes de Chicama y Pacanguilla sirva para retribuir la inversión ejecutada de las Obras de Construcción a cargo del CONCESIONARIO.</p> <p>Para tal efecto, a los cinco (5) Días desde la fecha de suscripción de la Adenda N° 1 al Contrato de Concesión, el CONCESIONARIO deberá presentar al CONCEDENTE un proyecto de Contrato de Fideicomiso para su aprobación, quien deberá emitir su pronunciamiento en un plazo máximo de diez (10) Días Calendario. De no emitir su pronunciamiento en el plazo previsto, el proyecto de Contrato de Fideicomiso se entenderá aprobado.</p> <p>El Fideicomiso será celebrado con un Banco de primera línea nacional o internacional, o alguna otra entidad financiera calificada y autorizada por el CONCEDENTE a propuesta del CONCESIONARIO, quien actuará en calidad de entidad fiduciaria, de conformidad con las Leyes y Disposiciones Aplicables.</p> <p>El CONCESIONARIO se obliga a constituir y mantener a su costo en calidad de fideicomitente el FRT irrevocable de recaudación, el cual se regirá por las normas que se indican a continuación, así como por lo dispuesto en el respectivo Contrato de Fideicomiso.</p>	<p>En concordancia con lo señalado en los comentarios respecto a las cláusulas tarifarias, referido a que resulta inaceptable incrementar la tarifa sin haberse ejecutado Obras, se recomienda al Concedente evaluar otro mecanismo de negociación para viabilizar la ejecución de inversiones, que no involucre una transferencia de riesgos al usuario</p> <p>Asimismo, en el supuesto que el Concedente bajo su responsabilidad, persista con los términos propuestos en el proyecto de Adenda, no debería liberarse la totalidad los recursos del Fideicomiso sin que el Concesionario haya efectuado inversiones conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión. De liberarse anticipadamente los mismos, se podría generar incentivos a que este no ejecute el saldo de las obras.</p>	



CONTRATO DE CONCESIÓN	PROYECTO DE ADENDA	COMENTARIOS
	<p>El CONCESIONARIO en su calidad de fideicomitente deberá delegar en el CONCEDENTE, la facultad de emitir instrucciones al Fiduciario, a fin de administrar la recaudación por concepto de Peaje.</p> <p>El CONCESIONARIO deberá depositar en la cuenta recaudadora el importe correspondiente al incremento tarifario de USD 0,50 recaudado en las estaciones de Chicama y de Pacanguilla. La constitución del FRT será condición para el incremento tarifario de las estaciones de peaje de Chicama y Pacanguilla.</p> <p>El segundo día hábil de cada semana el CONCESIONARIO deberá depositar en la cuenta recaudadora el importe correspondiente al incremento tarifario de USD 0,50 cobrado en las estaciones de peaje de Chicama y Pacanguilla durante la semana anterior contada de lunes a domingo.</p> <p>El 50 % de los recursos recaudados correspondientes al incremento de USD 0,50 de los peajes de Chicama y Pacanguilla del FRT podrá liberarse cuando el CONCEDENTE haya aceptado la totalidad o cuando, por causas asociadas a la liberación de áreas de terreno, se haya podido culminar por lo menos con el 80 % de las siguientes obras:</p> <ul style="list-style-type: none">a) 80 Km de Obras de Oferta que incluyen Tramos Continuos (construcción de la segunda calzada) y Evitamientos (construcción de dos calzadas). Según el Anexo 2 de la RD 025-2011 MTC/20 del 13 de enero de 2011.b) 42 Km de construcción de una calzada; en caso se construyan Evitamientos, deberá contabilizarse la longitud construida en cada una de las calzadas.	



CONTRATO DE CONCESIÓN	PROYECTO DE ADEUDA	COMENTARIOS									
<p data-bbox="263 138 335 705">CONTRATO DE CONCESIÓN</p>	<p data-bbox="263 705 335 1926">PROYECTO DE ADEUDA</p> <p data-bbox="335 705 367 1926">Según el Anexo 2 de la RD 025-2011 MTC/20 del 13 de enero de 2011.</p> <p data-bbox="367 705 502 1926">Una vez liberado el 50 % de los recursos recaudados, el CONCESIONARIO deberá depositar al FRT únicamente el 50 % de la recaudación correspondiente al incremento de USD 0,50 del peaje de Chicama y Pacanguilla.</p> <p data-bbox="502 705 718 1926">El 50 % restante de la recaudación correspondiente al incremento de USD 0,50 del peaje de Chicama y Pacanguilla deberá ser liberado a favor del CONCESIONARIO a los 12 meses contados a partir de la fecha en que se haya liberado el 50 % de los recursos recaudados de conformidad con lo señalado en el párrafo anterior.</p> <p data-bbox="718 705 941 1926">En caso de producirse la Caducidad de la Concesión durante la vigencia del Fideicomiso de Recaudación Temporal, se procederá de conformidad con lo establecido en el Literal a) de la Cláusula 16.19 del Contrato. De existir un saldo remanente, los recursos serán liberados a favor del CONCEDENTE.</p> <p data-bbox="941 705 1037 1926">Penalidades referidas al Anexo XI: Fideicomiso de Recaudación</p> <table border="1" data-bbox="1037 705 1372 1377"><thead><tr><th data-bbox="1037 705 1117 1377">Monto (US\$)</th><th data-bbox="1117 705 1276 1377">Descripción de la Penalidad</th><th data-bbox="1276 705 1372 1377">Criterio de Aplicación</th></tr></thead><tbody><tr><td data-bbox="1037 896 1117 1377">5 000</td><td data-bbox="1117 896 1276 1377">Incumplimiento en la constitución del Fideicomiso de Recaudación Temporal</td><td data-bbox="1276 896 1372 1377">Cada Día</td></tr><tr><td data-bbox="1037 1232 1117 1377">2 500</td><td data-bbox="1117 1232 1276 1377">Incumplimiento en la no transferencia</td><td data-bbox="1276 1232 1372 1377">Cada Día</td></tr></tbody></table>	Monto (US\$)	Descripción de la Penalidad	Criterio de Aplicación	5 000	Incumplimiento en la constitución del Fideicomiso de Recaudación Temporal	Cada Día	2 500	Incumplimiento en la no transferencia	Cada Día	
Monto (US\$)	Descripción de la Penalidad	Criterio de Aplicación									
5 000	Incumplimiento en la constitución del Fideicomiso de Recaudación Temporal	Cada Día									
2 500	Incumplimiento en la no transferencia	Cada Día									



CONTRATO DE CONCESIÓN	PROYECTO DE ADENDA		COMENTARIOS
		transferencia incompleta de recursos al Fideicomiso de Recaudación Temporal	



ANEXO II



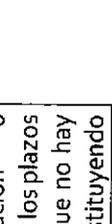
MATRIZ DE COMENTARIOS (remitida el 21.06.2016)

ADENDA N° 2 AL CONTRATO DE CONCESION DE LA AUTOPISTA DEL SOL, TRAMO TRUJILLO-SULLANA

2.2 Agregar el segundo párrafo del literal b) de la Cláusula 3-5 del Contrato de Concesión

CONTRATO DE CONCESIÓN	PROYECTO DE ADENDA	COMENTARIOS
<p>3-5. EL CONCESIONARIO deberá haber cumplido a la Fecha de Suscripción del Contrato con lo siguiente:</p> <p>a) (...)</p> <p>b) EI CONCESIONARIO a la Fecha de Suscripción del Contrato deberá acreditar un capital social mínimo de Dos Millones y 00/100 Dólares Americanos (US\$ 2'000,000.00), el cual deberá estar íntegramente suscrito y pagado. Posteriormente, a la fecha del cierre financiero el CONCESIONARIO deberá acreditar como mínimo un incremento del capital social equivalente al Quince por ciento (15%) del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería, el cual deberá ser suscrito íntegramente, y pagado proporcionalmente en forma semestral, de conformidad con las previsiones de la Ley General de Sociedades, sin perjuicio que al finalizar el mes cuarenta y ocho (48) de la Concesión, el CONCESIONARIO deberá haber pagado íntegramente el incremento del capital mínimo antes señalado.</p>	<p>3-5. El CONCESIONARIO deberá haber cumplido a la Fecha de Suscripción del Contrato con lo siguiente:</p> <p>a) (...)</p> <p>b) (...)</p> <p>Los pagos semestrales indicados en el párrafo anterior, que estuvieran pendientes a la fecha de celebración de la Adenda N°2 quedarán suspendidos automáticamente desde la fecha en que venció cualquiera de los plazos de entrega de las áreas de terrenos previstos en las Cláusulas 5.11 o 5.12, sin responsabilidad para el CONCESIONARIO. Esta suspensión se mantendrá hasta los cuarenta y cinco (45) Días siguientes a la fecha en la que el CONCEDENTE cumpla con entregar al CONCESIONARIO el 95% de la totalidad de terrenos necesarios para las Obras, cumpliendo con las condiciones previstas para ellos en el Contrato de Concesión.</p>	<p>Esta obligación ha venido siendo suspendida por las Partes, conforme al procedimiento de suspensión de obligaciones previsto en el Contrato de Concesión. El sustento de dicha suspensión de obligaciones obedece a la falta de entrega de terrenos por parte del Concedente, que limita los frentes de trabajo y el avance de las Obras.</p> <p>En tal sentido, la modificación de esta cláusula resultaría razonable. Sin perjuicio de ello, deberá ser debidamente sustentada por las Partes.</p> <p>Adicionalmente, sin perjuicio de lo anterior, se debe precisar explícitamente en el proyecto de adenda el procedimiento y la fecha en que el Concesionario tendrá que pagar el saldo pendiente del Capital Social, dado que tal como está redactada la cláusula, no queda claro la fecha y el procedimiento de pago del saldo.</p>

2-3 Agregar la Cláusula 5.11.A del Contrato de Concesión, de acuerdo a lo siguiente:

CONTRATO DE CONCESIÓN	PROYECTO DE ADENDA	COMENTARIOS
 	<p>5.11.A En caso que el CONCEDENTE no hubiera entregado las áreas de terreno correspondientes al Área de la Concesión o Derecho de Vía en los plazos previstos en las Cláusulas 5.11 y 5.12 y sin que lo aquí pactado implique una novación de dicha obligación:</p> <p>h) Como máximo a los seis (6) meses de firmada la Adenda N° 2 el CONCEDENTE deberá entregar:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Las áreas de terreno comprendidos en el Evitamiento Piura. - Las áreas de terreno en una longitud mínima de 10 Km continuos en los Tramos Continuos 6 y 7, respectivamente. <p>i) Como máximo a los ocho (8) meses de firmada la Adenda N° 2 el CONCEDENTE deberá entregar:</p> <ul style="list-style-type: none"> - La totalidad de las áreas de terrenos comprendidos desde el Ovalo Huanchaco (572+800) hasta finalizar el Tramo Continuo 4: Paján - Pacasmayo (663+600). <p>j) Como máximo a los nueve (9) meses de firmada Adenda N° 2 el CONCEDENTE deberá entregar:</p>	<p>Se requiere que el Concedente sustente mediante un Informe Técnico del área responsable, las razones específicas que acrediten fehacientemente, la imposibilidad de cumplir a la fecha, con su obligación de entregar los Tramos de la Segunda Calzada; detallándose, el estado actual de avance en la entrega de dichas áreas.</p> <p>Asimismo, deberá sustentar debidamente los plazos y condiciones de entrega de áreas de terreno establecidos en la cláusula 5.11.A del Proyecto de Adenda. Ello, toda vez que, sistemáticamente el Concedente viene incumpliendo sus obligaciones vinculadas a la entrega de terrenos liberados, incluso luego de haber suscrito Adendas a los Contratos de Concesión.</p> <p>Adicionalmente, el Concedente debe verificar que las progresivas señaladas estén de acuerdo al EDI aprobado.</p> <p>Finalmente, se recomienda eliminar "sin que lo aquí pactado implique una novación de dicha obligación", debido a que expresamente se está dejando abierta la posibilidad de que el Concesionario reclame indemnización o compensación por el incumplimiento de los plazos del Estado. Ello, en vista que al decir que no hay novación de la obligación, no se está sustituyendo</p>



CONTRATO DE CONCESIÓN	PROYECTO DE ADENDA	COMENTARIOS
	<p>- Los kilómetros faltantes para completar la longitud total de los Tramos Continuos 6 y 7, señalados en a).</p> <p>k) El saldo correspondiente a la totalidad de las áreas de terreno referentes al Área de la Concesión o Derecho de Vía del tramo Trujillo - Chiclayo deberá ser entregado a más tardar a los dieciocho (18) meses de suscrita la Adenda N° 2.</p> <p>Los plazos para la entrega de áreas de terrenos referentes al Área de la Concesión o Derecho de Vía asociados a las modificaciones al EDI señaladas en la cláusula 6.4.A, se encuentran exceptuados del plazo contemplado en el párrafo anterior. La entrega de estas áreas de terreno tendrá un plazo máximo de doce (12) meses a partir de la aprobación de cada modificación al EDI.</p>	<p>la obligación que tenía de entregar los terrenos en el plazo.</p>



2-4 Modificar el segundo párrafo e incluir un cuarto párrafo en la Cláusula 5.12 del Contrato de Concesión, de acuerdo a lo siguiente:

CONTRATO DE CONCESIÓN	PROYECTO DE ADENDA	COMENTARIOS
<p>5.12 El saldo, correspondiente deberá ser entregado en una (1) o más oportunidades por el CONCEDENTE al CONCESIONARIO a más tardar a los doscientos cuarenta (240) Días Calendario de la suscripción del Acta de entrega del tramo Piura - Sullana y deberán corresponder a kilómetros continuos desde el inicio de la Concesión, del sur hacia el norte.</p> <p>El CONCESIONARIO podrá efectuar la liberación de las áreas necesarias para el inicio o continuación de la ejecución de las Obras de Construcción, previo acuerdo con el CONCEDENTE, para tal efecto el CONCEDENTE deberá aprobar el presupuesto que proponga el CONCESIONARIO, para la elaboración de los expedientes individuales (técnico-legal) de los predios afectados por el Área de Concesión y/o Derecho de Vía, de acuerdo a los requisitos establecidos por la Dirección Nacional de Construcción del Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento.</p> <p>Previa conformidad y aprobación por parte del CONCEDENTE de los expedientes correspondientes, el CONCESIONARIO podrá realizar las acciones necesarias para contar con la libre disponibilidad de las áreas. Los gastos en que incurra el CONCESIONARIO por la ejecución de dichas actividades serán aprobados y pagados por el CONCEDENTE.</p>	<p>5.12 (...)</p> <p>El CONCESIONARIO podrá efectuar la liberación de las áreas necesarias para el inicio o continuación de la ejecución de las Obras de Construcción, previo acuerdo con el CONCEDENTE, para tal efecto el CONCEDENTE deberá aprobar el presupuesto que proponga el CONCESIONARIO para la elaboración de los expedientes necesarios para la liberación de predios afectados e interferencias en las Áreas de la Concesión y/o Derecho de Vía.</p> <p>(...)</p> <p>Asimismo, para facilitar el proceso de liberación de áreas de terreno necesarias para dar continuidad a las Obras en ejecución y previo acuerdo entre las Partes, el CONCESIONARIO pondrá a disposición del CONCEDENTE, una línea de crédito revolvente, hasta por un monto de S/. 3.5 millones de Soles. Para los desembolsos de esta línea de crédito revolvente, el CONCEDENTE deberá enviar una solicitud de desembolso al CONCESIONARIO, así como el contrato de cesión de derechos a favor del CONCESIONARIO suscrito por el afectado. Una vez acreditado el desembolso por el CONCESIONARIO, el CONCEDENTE deberá restituir los fondos desembolsados en un plazo no mayor a seis (6) meses. En caso de incumplimiento del CONCEDENTE, éste deberá abonar adicionalmente los intereses correspondientes a la Tasa de Interés Legal Efectiva publicada por la Superintendencia de Banca y Seguros.</p>	<p>Respecto al último párrafo, se debe de considerar que el MTC ya tiene un presupuesto para las liberaciones pendientes, y si el Concesionario asume tal labor, el monto de aquel podría variar, existiendo la posibilidad de necesitar más recursos; ello considerando que el D. Leg. 1192 (Ley de Expropiaciones), favorece el resarcimiento del lucro cesante.</p> <p>Sería pertinente seguir el procedimiento establecido en el referido decreto legislativo, una</p>



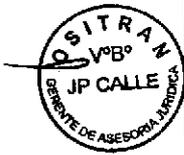
CONTRATO DE CONCESIÓN	PROYECTO DE ADENDA	COMENTARIOS
		<p>vez que se aprueben los expedientes y el Concesionario solicite el reembolso, el Concedente (sujeto activo) apruebe y pague.</p> <p>Sobre el crédito revolvente, configuraría una operación de endeudamiento público que activaría procedimientos adicionales, teniendo además que opinar el MEF, debido a los cambios en los parámetros económicos y financieros del contrato, y la generación de contingencias fiscales al Estado (Art. 57.2 del D. S. 410-2015-EF). Además, se crea una penalidad contra el MTC (pago de intereses).</p> <p>Finalmente, se debe extraer lo señalado sobre la SBS, pues es el BCRP el que fija la tasa máxima del interés convencional compensatorio o moratorio, y la legal (Art. 1243 y 1244 del Código Civil).</p>

2.5 Incorporar la Cláusula 6.1.A del Contrato de Concesión, de acuerdo a lo siguiente:

CONTRATO DE CONCESIÓN	PROYECTO DE ADENDA	COMENTARIOS
	<p>6.1.A De ser aplicable lo previsto en la cláusula 5.1.1.A, el CONCESIONARIO deberá iniciar la construcción de las Obras en cada uno de los sectores, de manera independiente de ser el caso, señalados en a), b) y c) de la Cláusula 5.1.1.A en un plazo máximo de 30 Días de suscrita la respectiva Acta de Entrega parcial de Terrenos, en las que conste que el Área de la Concesión se encuentra libre de interferencias, ocupantes y/o invasores.</p>	<p>En concordancia con lo señalado líneas arriba, se requiere que el Concedente sustente mediante un Informe Técnico-Legal, las razones específicas que acrediten fehacientemente, la imposibilidad de cumplir con su obligación de entregar los Tramos de la Segunda Calzada, así como la viabilidad de las condiciones de entrega de terrenos que se está proponiendo en el proyecto de Adenda, a efectos de evitar que deriven en un nuevo incumplimiento.</p>



CONTRATO DE CONCESIÓN	PROYECTO DE ADENDA	COMENTARIOS
	<p><i>El CONCESIONARIO se obliga a ejecutar las Obras comprendidas en cada uno de los sectores señalados en los literales a), b) y c) de la Cláusula 5.11.A, en un plazo máximo de 18 meses. Una vez culminadas las Obras de cada respectivo sector, las Partes procederán a la aceptación de las mismas aplicando lo previsto en las Cláusulas 6.20 y siguientes del Contrato de Concesión.</i></p> <p><i>Asimismo, a los 30 Días de firmada la Adenda N° 2 el CONCESIONARIO solicitará la aceptación de al menos 16 Km construidos del tramo Trujillo - Chicama y 26 Km del tramo Paiján - Pacasmayo, conforme al procedimiento previsto en la Cláusula 6.20 y siguientes del Contrato de Concesión.</i></p> <p><i>Una vez entregado el 95% de la totalidad de terrenos necesarios para las Obras, libre de interferencias ocupantes y/o invasores, señalados en la Cláusula 5.11.Ad, el CONCESIONARIO se encuentra en la obligación de iniciar las Obras correspondientes en un plazo máximo de 30 Días y, previo a ello, deberá entregar un nuevo Programa de Ejecución de Obra, para lo cual el CONCESIONARIO deberá cumplir las condiciones, reglas y demás aspectos establecidos en las cláusulas 6.8 y 6.9.</i></p>	<p>Con relación al tercer párrafo, previamente a la puesta en Servicio, se requiere que el Concedente sustente debidamente que dichos tramos construidos del Tramo Trujillo - Chicama y 26 Km del tramo Paiján - Pacasmayo, que se pretenden entregar, <u>sean continuos</u>, a efectos de no poner en riesgo la seguridad de los usuarios.</p> <p>Con respecto al último párrafo de la propuesta de Adenda de la Cláusula 6.1.A, este resulta incoherente con lo establecido en el primer párrafo, puesto que de acuerdo a su redacción, el cómputo del plazo de la ejecución de las Obras previsto en la cláusula 6.1 se iniciaría recién con la <u>entrega del 95% la totalidad de las áreas de terrenos, libre de interferencias, ocupantes y/o invasores.</u></p> <p>En tal sentido, deberá evaluarse la pertinencia de concordar los plazos propuestos en esta cláusula con la herramienta prevista en la cláusula 5.14 del Contrato de Concesión, que establece lo siguiente:</p> <p>"5.14. En caso que no se produzca la entrega del área de terreno comprendida en el Área de</p>



CONTRATO DE CONCESIÓN	PROYECTO DE ADENDA	COMENTARIOS
		<p>Concesión o Derecho de Vía dentro de los plazos señalados en las Cláusulas 5.11 y 5.12 y que tal atraso no permita al CONCESIONARIO iniciar o continuar con las Obras y presentarlas para su aceptación en el plazo máximo de ejecución previsto en la Cláusula 6.4, el CONCEDENTE deberá otorgar una ampliación de plazo en las condiciones fijadas en las Cláusulas 6.12 a 6.14".</p>

2.6 Modificar la Cláusula 6.2 del Contrato de Concesión, de acuerdo a lo siguiente:

CONTRATO DE CONCESIÓN	PROYECTO DE ADENDA	COMENTARIOS
<p>6.2 Corresponde al REGULADOR, directamente o a través del supervisor de Obras, efectuar las acciones de fiscalización técnica que le competen durante el desarrollo de las Obras indicadas en la Cláusula precedente. En caso que el REGULADOR opte por designar a un supervisor de Obras, deberá informar fehacientemente por escrito al CONCESIONARIO en un plazo máximo de cinco (5) Días, contados a partir de la fecha de suscripción del contrato con el supervisor antes indicado.</p>	<p>6.2 Corresponde al REGULADOR, directamente o a través del supervisor de Obras, efectuar las acciones de fiscalización técnica que le competen durante el desarrollo de las Obras indicadas en la Cláusula 6.1 y 6.1.A. En caso que el REGULADOR opte por designar a un supervisor de Obras, deberá informar fehacientemente por escrito al CONCESIONARIO en un plazo máximo de cinco (5) Días, contados a partir de la fecha de suscripción del contrato con el supervisor antes indicado.</p>	<p>Este Organismo Regulador no presenta objeciones respecto de esta modificación, toda vez que ésta incorpora una precisión operativa acorde con la propuesta de Adenda.</p>

2.7 Incorporar la Cláusula 6.4.A del Contrato de Concesión, de acuerdo a lo siguiente:

CONTRATO DE CONCESIÓN	PROYECTO DE ADENDA	COMENTARIOS
	<p>6.4. A De ser aplicable lo previsto en la Cláusula 5.11.A del Contrato de Concesión, el CONCESIONARIO podrá proponer modificaciones al Estudio Definitivo de Ingeniería aprobado siempre y cuando estén</p>	<p>En el primer párrafo de la cláusula 6.4. A del proyecto de adenda está introduciendo la posibilidad de que el Concesionario pueda</p>



CONTRATO DE CONCESIÓN	PROYECTO DE OBRAS	COMENTARIOS
	<p>orientadas a mejoras técnicas y/o funcionales para cumplir con la meta del proyecto y que no reduzcan los niveles de servicio establecidos en el Anexo I del Contrato de Concesión, debiendo comunicar al CONCEDENTE con copia al REGULADOR, la necesidad de realizar dichas modificaciones.</p> <p>El CONCESIONARIO reconoce que la aceptación de estas modificaciones técnicas no lo liberan del riesgo y responsabilidad respecto al diseño y la construcción.</p> <p>Estas modificaciones técnicas propuestas por el CONCESIONARIO no darán lugar a la modificación del plazo final de ejecución de la Obra ni generarán costo alguno al CONCEDENTE y deberán contar con el sustento técnico del CONCESIONARIO respetando en lo posible las condiciones y parámetros técnicos del Contrato de Concesión y la legislación vigente.</p> <p>De igual modo y en el supuesto de la Cláusula 5.11.A del Contrato de Concesión, el CONCEDENTE podrá proponer, por causas asociadas a la liberación de áreas de terreno o conflictos sociales, modificaciones al Estudio Definitivo de Ingeniería aprobado siempre y cuando no se reduzcan los niveles de servicio establecidos en el Contrato de Concesión, no debiendo generar en ningún caso dichas modificaciones mayores costos al CONCESIONARIO. El CONCESIONARIO deberá presentar al CONCEDENTE y al REGULADOR el expediente técnico de modificación. El CONCEDENTE aprobará la modificación, previa opinión del REGULADOR.</p> <p>El expediente técnico de modificación deberá contar con la aprobación previa del instrumento de gestión socio ambiental que determine la Autoridad Ambiental Competente, el mismo que deberá formularse dentro de los plazos establecidos en la presente cláusula.</p>	<p>presentar modificaciones al Estudio Definitivo de Ingeniería. Sobre el particular, se observa que no se establece un procedimiento de aprobación de dichas modificaciones. En tal sentido, se debe establecer dicho procedimiento en el que se indique que el Organismo Regulador tiene que emitir opinión y finalmente la modificación sea aprobada por el Concedente.</p>



CONTRATO DE CONCESIÓN	PROYECTO DE ADENDA	COMENTARIOS																																			
<p>CONTRATO DE CONCESIÓN</p>	<p>PROYECTO DE ADENDA</p> <p>Para las modificaciones solicitadas por el CONCEDENTE, los mayores costos y gastos que se generen como consecuencia de estos cambios, serán asumidos por el CONCEDENTE quien deberá, de ser el caso, pagar la diferencia entre la mayor inversión y las inversiones originalmente previstas. En caso que corresponda pagar una diferencia a favor del CONCESIONARIO, el CONCEDENTE antes de aprobar estos mayores costos y gastos deberá verificar si cuenta con la capacidad de financiamiento en su respectivo presupuesto institucional.</p> <p>Asimismo, en caso las modificaciones solicitadas por el CONCEDENTE ocasionen mayores costos o gastos de supervisión, estos serán asumidos por este, siempre que estas modificaciones generen un mayor plazo en la ejecución de Obra o se requiera de un mayor uso de recursos para realizar la Supervisión de la Obra. En ningún caso, estos mayores costos de supervisión serán asumidos por el CONCESIONARIO.</p> <p>Los plazos para la aprobación de las modificaciones serán los siguientes:</p> <table border="1" data-bbox="949 705 1149 1556"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Solicitud CONCEDENTE</th> <th colspan="2">Presentación del expediente técnico de modificación CONCESIONARIO</th> <th colspan="2">Revisión</th> <th colspan="2">Levantamiento Observaciones CONCESIONARIO</th> <th colspan="2">Evaluación Levantamiento Observaciones</th> </tr> <tr> <th>REGULADOR (**)</th> <th>CONCEDENTE (***) (días)</th> <th>REGULADOR (***) (días)</th> <th>CONCEDENTE (***) (días)</th> <th>REGULADOR (****) (días)</th> <th>CONCEDENTE (*****) (días)</th> <th>REGULADOR (*****) (días)</th> <th>CONCEDENTE (*****) (días)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>(*)</td> <td></td> <td></td> <td>10</td> <td>20</td> <td>10</td> <td>7</td> <td>7</td> <td>7</td> </tr> <tr> <td>(*)</td> <td colspan="2">Acuerdo entre las Partes</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>(dc) Días calendario. (dth) Días hábiles. (*) Fecha decidida por el CONCEDENTE. (**) A partir de la recepción oficial de la solicitud de modificación al EDI por parte del CONCEDENTE. (***) A partir de la recepción oficial de la presentación de la modificación del Expediente Técnico por parte del CONCESIONARIO. (****) A partir de la recepción de la opinión del REGULADOR hacia el CONCEDENTE. (*****) A partir de la recepción oficial del pliego de observaciones del CONCEDENTE.</p>	Solicitud CONCEDENTE	Presentación del expediente técnico de modificación CONCESIONARIO		Revisión		Levantamiento Observaciones CONCESIONARIO		Evaluación Levantamiento Observaciones		REGULADOR (**)	CONCEDENTE (***) (días)	REGULADOR (***) (días)	CONCEDENTE (***) (días)	REGULADOR (****) (días)	CONCEDENTE (*****) (días)	REGULADOR (*****) (días)	CONCEDENTE (*****) (días)	(*)			10	20	10	7	7	7	(*)	Acuerdo entre las Partes								<p>Así como se regula que el Concedente asumirá los mayores costos por Supervisión cuando este sea quien solicite las modificaciones al EDI, se debe considerar en el proyecto de adenda, que cuando las modificaciones al EDI sean propuestas por el CONCESIONARIO y ello implique mayores costos de supervisión, estos mayores costos serán asumidos por el CONCESIONARIO mismo.</p>
Solicitud CONCEDENTE	Presentación del expediente técnico de modificación CONCESIONARIO		Revisión		Levantamiento Observaciones CONCESIONARIO		Evaluación Levantamiento Observaciones																														
	REGULADOR (**)	CONCEDENTE (***) (días)	REGULADOR (***) (días)	CONCEDENTE (***) (días)	REGULADOR (****) (días)	CONCEDENTE (*****) (días)	REGULADOR (*****) (días)	CONCEDENTE (*****) (días)																													
(*)			10	20	10	7	7	7																													
(*)	Acuerdo entre las Partes																																				



CONTRATO DE CONCESIÓN	PROYECTO DE ADENDA	COMENTARIOS
	<p>(*****) A partir de la recepción oficial del levantamiento de observaciones presentada por el CONCESIONARIO. El REGULADOR remitirá el resultado de evaluación al CONCEDENTE y al CONCESIONARIO.</p> <p>(*****) A partir de la recepción oficial de la opinión del REGULADOR del levantamiento de observaciones presentada por el CONCESIONARIO.</p> <p>Las observaciones serán formuladas en una sola oportunidad, las mismas que podrán ser reiteradas en caso se considere que estas no han sido debidamente levantadas."</p>	

2.8. Modificar la Cláusula 6.20 del Contrato de Concesión, de acuerdo a lo siguiente:

CONTRATO DE CONCESIÓN	PROYECTO DE ADENDA	COMENTARIOS
<p>6.20. El CONCESIONARIO solicitará al CONCEDENTE con copia al REGULADOR la aprobación de las Obras en forma total o parcial, en función a lo establecido en el Programa de Ejecución de Obras, a fin que se compruebe su correcta ejecución. La Obra, deberá cumplir con todas las Especificaciones Técnicas indicadas en el Numeral 5 del Anexo 9 de las Bases y con el Estudio Definitivo de Ingeniería aprobado y con todos los índices de servicio especificados en el Anexo I del contrato.</p>	<p>6.20 El CONCESIONARIO solicitará al CONCEDENTE con copia al REGULADOR la aprobación de las Obras en forma total o parcial, en función a lo establecido en el Programa de Ejecución de Obras, a fin que se compruebe su correcta ejecución. <u>Excepcionalmente, el Concesionario podrá solicitar la aceptación de obras en los siguientes sectores:</u></p> <p>d) <u>Al menos 16 Km entre el Óvalo Huanchaco - Chicama.</u></p> <p>e) <u>Al menos 26 Km entre Paján - Pacasmayo.</u></p> <p>f) <u>Dos sectores de Segunda Calzada de al menos 10 Km cada uno entre Guadalupe - Chiclayo</u></p> <p>La Obra, deberá cumplir con todas las Especificaciones Técnicas indicadas en el Numeral 5 del Anexo 9 de las Bases y con el Estudio Definitivo de Ingeniería aprobado y con todos los índices de servicio especificados en el Anexo I del contrato.</p>	<p>Esta cláusula propone la aceptación de obras en los siguientes sectores:</p> <p>a) Al menos 16 Km entre el Óvalo Huanchaco - Chicama.</p> <p>b) Al menos 26 Km entre Paján - Pacasmayo.</p> <p>c) Dos sectores de Segunda Calzada de al menos 10 Km cada uno entre Guadalupe - Chiclayo</p> <p>Sobre el particular, previamente a la puesta en Servicio de dichos sectores, se requiere que el Concedente sustente debidamente que dichos tramos que se pretendan entregar, sean <u>continuos</u>, a efectos de no poner en riesgo la seguridad de los usuarios.</p>

2.9. Incorporar un segundo párrafo en la cláusula 6.30 del Contrato, de acuerdo a lo siguiente:

CONTRATO DE CONCESIÓN	PROYECTO DE ADENDA	COMENTARIOS
<p>6.30. Las Obras Adicionales podrán ser construidas o contratadas por el CONCESIONARIO, en caso de existir mutuo acuerdo entre las Partes, respecto a la realización. De las Obras Adicionales, en el precio de ellas, sin exceder el porcentaje indicado en la Cláusula 6.29, y en el mecanismo de pago, para lo cual será necesaria la opinión previa del REGULADOR. En este caso, las inversiones de las Obras Adicionales y el pago por supervisión, seguimiento y control de estas Obras a favor del REGULADOR, serán asumidas por el CONCESIONARIO, con cargo a los recursos del CONCEDENTE, en función al mecanismo que acuerden las Partes. A tal efecto, a fin de viabilizar la ejecución de las Obras Adicionales, el CONCEDENTE deberá observar las disposiciones correspondientes al Sistema Nacional de Inversión Pública.</p>	<p>6.30 (...) Asimismo, el CONCEDENTE podrá encargar al CONCESIONARIO la elaboración de estudios de ingeniería que conlleven a la ejecución de Obras Adicionales, para lo que será necesario un acuerdo entre las Partes respecto de las condiciones, plazos, costos y demás aspectos necesarios para la ejecución de dichos estudios."</p>	<p>Con relación a este párrafo, si con ello se busca que los estudios de estas Obras Adicionales propuestas sean encargados por el Concedente al Concesionario, incluyéndolos dentro del monto de inversión agregado de ejecución de todas las Obras Adicionales, debe especificarse de esta forma, y precisando que no deberá excederse del monto tope establecido por la cláusula 6.29 (10% del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería incluido el IGV).</p>

3.7 Modificar el literal c), d) y e) de la Cláusula 9.4 del Contrato de Concesión, de acuerdo a lo siguiente:

CONTRATO DE CONCESIÓN	PROYECTO DE ADENDA	COMENTARIOS
<p>9.4 (...) c) A partir del mes calendario siguiente al de la fecha de entrega de cada uno de los Tramos, Sub Tramos o distancia no menor a 80 kilómetros que impliquen la operación de una estación de peaje de la Calzada Actual, el CONCESIONARIO deberá cobrar en las unidades de Peaje comprendidas dentro de dichos sectores un Peaje de Uno y 50/100 Dólares</p>	<p>9.4 (...) c) A partir del mes calendario siguiente a la fecha de suscripción de la Adenda N° 2 el CONCESIONARIO deberá cobrar en las unidades de peaje de toda la Concesión (excepto en las unidades de peaje en las que se hayan aceptado Obras y según lo indicado en el literal d) siguiente) un Peaje de Uno y 50/100 Dólares Americanos (US\$ 1,50) más el importe</p>	<p>1. En virtud de lo establecido en el literal c) y el penúltimo párrafo de la cláusula 9.4 vigente, a partir del 31 de enero de 2012, el Peaje se incrementó a USD 1,50 en todas las unidades de peaje preexistentes, correspondiente a los Tramos de la Calzada Actual; sin que se hayan ejecutado y culminado obras. Así, el usuario de</p>



CONTRATO DE CONCESIÓN	PROYECTO DE ADENDA	COMENTARIOS
<p>Americanos (US\$ 1,50) más el importe correspondiente al IGV y cualquier otro tributo aplicable.</p> <p>Todas las Tarifas serán cobradas en Nuevos Soles, para lo cual se utilizará el Tipo de Cambio vigente en la fecha de entrega total o parcial de los Tramos correspondientes a la Calzada Actual por parte del CONCEDENTE.</p> <p>d) A partir del mes calendario siguiente al de la fecha de aceptación de las Obras ejecutadas por el CONCESIONARIO, éste deberá cobrar en las unidades de peaje existentes en ambas calzadas del Tramo depeccionado, un Peaje de Dos con 00/100 Dólares Americanos (US\$ 2,00) más el importe correspondiente al IGV y cualquier otro tributo aplicable.</p> <p>La Tarifa antes mencionada se activará, para el caso del tramo Piura - Sullana, solo cuando se produzca la aceptación de estas Obras ejecutadas por el CONCESIONARIO; para la unidad de peaje de Chicama cuando se haya aceptado las obras de su oferta en una longitud mínima de 80 kilómetros desde el inicio de la concesión hacia el norte y para la unidad de peaje de Pacanguilla cuando la segunda calzada llegue a dicha unidad de peaje (es decir la Segunda Calzada a cargo del CONCESIONARIO llegue como mínima al inicio del Evitamiento Guadalupe - Chepén - San José de Moroc — Pachanguilla).</p>	<p>correspondiente al IGV y cualquier otro tributo aplicable, utilizando el Tipo de Cambio vigente al 26.01.2016, fecha en la que se culminó la entrega de la totalidad de la Calzada Actual al CONCESIONARIO.</p> <p>En caso que la Adenda N° 2 se firme en fecha posterior al 2016, en cada peaje en los que se aplique la Tarifa de US\$ 1.50 se cobrará la tarifa resultante de aplicar la fórmula de reajuste contenida en la cláusula 9.5.a)"</p> <p>d) A partir del mes calendario siguiente al de la fecha de aceptación de las Obras ejecutadas por el CONCESIONARIO, éste deberá cobrar en las unidades de peaje existentes en ambas calzadas del Tramo recibido, un Peaje de Dos con 00/100 Dólares Americanos (US\$ 2,00) más el importe correspondiente al IGV y cualquier otro tributo aplicable.</p> <p>La tarifa antes mencionada se activará, para el caso del tramo Piura - Sullana, sólo cuando se produzca la aceptación de éstas Obras ejecutadas por el CONCESIONARIO; para la unidad de peaje de Chicama a la aceptación de un tramo de 48 Km de las Obras de su oferta en el sector Óvalo Huanchaco - San Pedro de Lloc y para la unidad de peaje de Pacanguilla al inicio de las obras en dos tramos no menores a 10 Km de una calzada en el sector Guadalupe - Chiclayo correspondiente a las Obras de la oferta del CONCESIONARIO; en caso que se ejecuten obras en Evitamientos, deberá</p>	<p>la vía asumió un incremento tarifario sin recibir a cambio una mejor infraestructura y, por ende, un mejor Servicio.</p> <p>En ese sentido, no corresponde hacer una actualización por tipo de cambio a esta tarifa, pues se debe considerar que por el contrato ya se ejecutó el incremento a USD 1.50 en la fecha fijada según Contrato de Concesión, permitiendo al Concesionario el cobro de la misma con el fin de mitigar el riesgo de los retrasos en la entrega de la calzada por parte del Concedente.</p> <p>En efecto, según los numerales 3-29 y 3-30 del informe de sustento N° 016-12-GRE-GAL-OSITRAN concerniente a la interpretación de las cláusulas 9-4 y 7-10 del Contrato de Concesión, aprobada por Resolución de Consejo Directivo N° 035-2012-CD-OSITRAN se señaló lo siguiente:</p> <p>"3-29 De acuerdo con lo mencionado en la Cuestión Previa, el Concesionario asume el riesgo de la variación del Tipo de Cambio, por ser parte de los riesgos de su negocio, destacándose además que la fórmula de reajuste contemplada en la Cláusula 9.5 del Contrato de Concesión, también incluye a la variación del Tipo de Cambio como elemento de reajuste tarifario".</p> <p>3-30 En tal sentido, para cobrar todas las tarifas en Nuevos Soles, el Concesionario únicamente está facultado a utilizar el Tipo de Cambio sujeto a las reglas del Contrato de Concesión; no pudiéndose</p>



CONTRATO DE CONCESIÓN	PROYECTO DE ADENDA	COMENTARIOS
<p>e) A partir del mes calendario siguiente a la aceptación de la totalidad de las Obras a cargo del CONCESIONARIO, éste deberá cobrar en las unidades de peaje existentes en toda la Concesión, excepto en las unidades de peaje del Tramo Chiclayo-Piura, un monto de Dos y 00/100 Dólares Americanos (US\$ 2.00) más el importe correspondiente al IGV y cualquier otro tributo aplicable.</p> <p>Todas las Tarifas serán en Nuevos Soles, para lo cual se utilizará el Tipo de Cambio vigente en la fecha de aceptación de las Obras ejecutadas por el CONCESIONARIO, asimismo, corresponderá variar el último Tipo de Cambio base utilizado para estimar las tarifas correspondientes a lo establecido en el literal precedente, de esta forma todas las tarifas que por concepto de peaje se cobrará el CONCESIONARIO tendrán una misma base de cálculo correspondiente a un Tipo de Cambio.</p>	<p>contabilizarse la longitud construida en cada una de las calzadas.</p> <p>Los recursos recaudados correspondientes al incremento tarifario previsto en el párrafo precedente, serán transferidos por el CONCESIONARIO al Fideicomiso de Recaudación Temporal mientras éste se encuentre vigente; los mecanismos para la transferencia, liberación y vigencia del Fideicomiso de Recaudación Temporal, se regirán por lo señalado en el Anexo XII del Contrato de Concesión.</p> <p>e) Todas las Tarifas de US\$ 2.00 serán en Nuevos Soles, para lo cual se utilizará el Tipo de Cambio vigente en la fecha de suscripción de la Adenda N° 2 al Contrato de Concesión para estimar las tarifas correspondientes, de forma que todas las tarifas que por concepto de peaje cobrará el CONCESIONARIO tendrán una misma base de cálculo correspondiente a un mismo Tipo de Cambio.</p> <p>En caso la activación de USD 2,00 para los peajes de Chicama y Pacangulla se produzca en un año posterior al de la firma de la adenda, en cada peaje se cobrará la tarifa resultante de aplicar la fórmula de reajuste contenida en la cláusula 9.5.b).</p>	<p><u>interpretar estas de modo extensivo en perjuicio de los usuarios de la infraestructura.</u>"</p> <p>(el subrayado es nuestro)</p> <p>Si lo que se busca es reajustar el Peaje de USD 1,50 por efectos de inflación y tipo de cambio, en las unidades de peaje Mórrope y Bayóvar, corresponde aplicar el literal a) de la cláusula 9.5 concerniente al reajuste ordinario una vez realizada la entrega de obras de Puesta a Punto por el Concedente. En esa línea, cabe indicar que ya se han aplicado reajustes ordinarios en dichas Unidades de Peaje.</p> <p>2. La modificación del literal d) propone modificar las condiciones del régimen tarifario reduciendo los kilómetros establecidos en el Contrato para gatillar el incremento del Peaje a USD 2,00 en las unidades de peaje Chicama y Pacangulla, de acuerdo a lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Para la Unidad de Peaje Chicama, la reducción planteada va de 80km a 48km, la cual representa a su vez un porcentaje de aproximadamente 40% de reducción de inversión. Al respecto, deberá sustentarse entre otros aspectos, si la falta de entrega de terrenos comprende enteramente la reducción señalada y de qué manera se compensará al usuario por dicha reducción. - En la Unidad de Peaje Pacangulla, se está reduciendo obras de manera sustancial al



CONTRATO DE CONCESIÓN	PROYECTO DE ADENDA	COMENTARIOS
		<p>pasar de 73km a 20km de calzada (2 tramos de 10km cada uno); más aún, no se exige continuidad para dichos tramos. Además de que la situación planteada acarrearía problemas al usuario que pretenda transitar por dichas vías, otro problema se presenta si a través de dicha modificación, se pretende incluir los kilómetros ejecutados en los evitamientos para contabilizar los 20 kilómetros referidos que gatillarían el incremento tarifario (obras consideradas en las obras de desempate).</p> <p>En ese contexto, cabe destacar que de acuerdo al "Principio de Bienestar de los Usuarios" previsto en los Lineamientos, el mismo que concuerda con el principio de protección de usuarios contenido en el REGO, las modificaciones de contratos de concesión no deberán disminuir el bienestar de los usuarios (<u>precios, calidad, riesgos y oportunidad</u>). Por tal motivo, este Organismo Regulador considera que el incremento tarifario a USD 2,00 en las unidades de peaje correspondientes a la Segunda Calzada (Chicama y Pacanguilla), debe estar vinculado a la acreditación de un mejoramiento sustancial de la infraestructura.</p> <p>Al respecto, debe señalarse que a setiembre de 2015 la Construcción de las Obras correspondientes a la Segunda Calzada de esta</p>



COMENTARIOS	PROYECTO DE ADENDA	CONTRATO DE CONCESIÓN
<p>Concesión, registraban un avance de 23,9%²⁴. Ello debido a la falta de entrega de terrenos del Concedente al Concesionario.</p> <p>En tal sentido, dada la incertidumbre y sistemáticos incumplimientos del Concedente en la entrega de terrenos, <u>resulta inaceptable las condiciones propuestas para el incremento de la Tarifa sin que previamente se garantice una mejora sustancial en la infraestructura a favor del usuario</u>; hacerlo implicaría una vulneración directa a todos los elementos del principio de bienestar de los Usuarios (<u>precios, calidad, riesgos y oportunidad</u>). Así, se recomienda al Concedente evaluar otro mecanismo de negociación en la propuesta de Adenda para viabilizar la ejecución de inversiones, que no involucre una transferencia de riesgos al usuario.</p> <p>Sin perjuicio de ello, de continuar con la pretensión demodificar la presente cláusula en los términos propuestos, deberá justificarse a detalle la manera en que se compensará al usuario por la menor ejecución de obras propuesta.</p> <p>3. Finalmente, la modificación del literal e) tiene como efecto actualizar la Tarifa en Soles que actualmente el Concesionario cobra en la unidad de peaje de Sullana, considerando el Tipo de Cambio vigente en la fecha de suscripción de la Adenda materia de análisis.</p>		



CONTRATO DE CONCESIÓN	PROYECTO DE ADENDA	COMENTARIOS
		<p>Al respecto, cabe indicar que el incremento del Peaje a USD 2,00 en dicha unidad de peaje se produjo en el año 2013, habiéndose empleado para su conversión a Soles, el Tipo de Cambio vigente en la fecha de aceptación de las Obras ejecutadas por el Concesionario, conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión. Asimismo, de acuerdo al régimen tarifario contemplado en éste, únicamente se actualizará dicha Tarifa en Soles a partir del mes calendario siguiente a la aceptación de la totalidad de las Obras a cargo del Concesionario, de manera que en todas las unidades de peaje donde se cobre USD 2,00 tengan una misma base de cálculo (en Soles) correspondiente a un Tipo de Cambio.</p> <p>Así, con la modificación propuesta se estaría desvirtuando dicho régimen tarifario, toda vez que a la fecha no existe certeza de cuándo se culminará la totalidad de las Obras ni se ha producido el incremento a USD 2,00 en las unidades de peaje de Chicama y Pacangulla, con lo cual no habría una misma base de cálculo en Soles en estas dos unidades de peaje y la de Sullana.</p>



3.8 Modificar el literal b) de la Cláusula 9.5 del Contrato de Concesión, de acuerdo a lo siguiente:

CONTRATO DE CONCESIÓN	PROYECTO DE ADENDA	COMENTARIOS																
<p>9.5 Todos los Peajes serán reajustados en forma ordinaria por el CONCESIONARIO, a partir del 10 de enero del Año Calendario subsiguiente al de la Aceptación de las Obras. Este reajuste ordinario se realizará cada doce (12) meses a partir de la fecha indicada anteriormente, y se llevará a cabo de acuerdo al siguiente método de ajuste de Peajes:</p> <p>a) En el caso de las unidades de peaje donde su base tarifaria sea de Un y 50/100 Dólares Americanos (US\$ 1,50):</p> $Peaje = \left[(US\$1,50 * 50\%) \times \left(\frac{CPI_t}{CPI_b} \right) \times TC_t \right] + \left[(US\$1,50 * 50\%) \times \left(\frac{IPC_t}{IPC_b} \right) \right]$ <p>b) En el caso de las unidades de peaje donde su base tarifaria sea de Dos y 00/100 Dólares Americanos (US\$ 2,00):</p> $Peaje = \left[(US\$2,00 * 50\%) \times \left(\frac{CPI_t}{CPI_b} \right) \times TC_t \right] + \left[(US\$2,00 * 50\%) \times \left(\frac{IPC_t}{IPC_b} \right) \right]$ <p>Donde:</p> <p>Peaje: Es el monto a cobrar en Nuevos Soles, sin incluir el Impuesto General a las Ventas y cualquier otro tributo aplicable, para Vehículos Ligeros o por eje para Vehículos Ligeros o por eje para Vehículos Pesados.</p> <p>i: Es el mes anterior al que se realiza el ajuste tarifario.</p> <p>o: Es el mes de entrega de las Obras de Puesta a Punto por el CONCEDENTE.</p>	<p>9.5 Todos los Peajes serán reajustados en forma ordinaria por el CONCESIONARIO, a partir del 10 de enero del Año Calendario subsiguiente a la suscripción de la Adenda N° 2. Este reajuste ordinario se realizará cada doce (12) meses a partir de la fecha indicada anteriormente, y se llevará a cabo de acuerdo al siguiente método de ajuste de Peajes:</p> <p>a) En el caso de las unidades de peaje donde su base tarifaria sea de Un y 50/100 Dólares Americanos (US\$ 1,50):</p> $Peaje = \left[(US\$1,50 * 50\%) \times \left(\frac{CPI_t}{CPI_b} \right) \times TC_t \right] + \left[(US\$1,50 * 50\%) \times \left(\frac{IPC_t}{IPC_b} \right) \times TC_t \right]$ <p>b) En el caso de las unidades de peaje donde su base tarifaria sea de Dos y 00/100 Dólares Americanos (US\$ 2,00):</p> $Peaje = \left[(US\$2,00 * 50\%) \times \left(\frac{CPI_t}{CPI_b} \right) \times TC_t \right] + \left[(US\$2,00 * 50\%) \times \left(\frac{IPC_t}{IPC_b} \right) \times TC_t \right]$ <p>Donde:</p> <p>Peaje: Es el monto a cobrar en Nuevos Soles, sin incluir el Impuesto General a las Ventas y cualquier otro tributo aplicable, para Vehículos Ligeros o por eje para Vehículos Pesados.</p> <p>i: Es el mes anterior al que se realiza el ajuste tarifario.</p> <p>o: Es el mes de la suscripción de la Adenda N° 2 al Contrato de Concesión.</p> <p>CPI: Es el Índice de Precios al Consumidor (Consumer Price Index) de los Estados Unidos de América, publicado por el Departamento de Estadísticas Laborales (The</p>	<p>1. Por las mismas razones expuestas en el numeral anterior, resulta inaceptable fijar una fecha cierta para el inicio del reajuste tarifario.</p> <p>2. La modificación propuesta plantea fijar la base "o" a enero de 2016, en la fórmula de ajuste que tiene como Peaje base USD 1,50, la cual es aplicable a las unidades de peaje de Bayóvar y Mórrope, en las que actualmente la base es octubre de 2014 y diciembre de 2015, respectivamente. En el siguiente cuadro se muestra el efecto de dicha modificación:</p> <table border="1" data-bbox="758 145 1021 705"> <thead> <tr> <th></th> <th>IPC</th> <th>CPI</th> <th>TC</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0 = Oct. 2014 (UP Bayóvar)</td> <td>106,553757</td> <td>237,433</td> <td>2,9060</td> </tr> <tr> <td>0 = Dic. 2015 (UP Mórrope)</td> <td>121,775943</td> <td>237,336</td> <td>3,3827</td> </tr> <tr> <td>0 = Ene. 2016 (Proyecto de Adenda)</td> <td>122,229583</td> <td>236,916</td> <td>3,4373</td> </tr> </tbody> </table> <p>Considerando la fórmula de ajuste contemplada en el literal a) de la cláusula 9.5, la modificación propuesta tendría por efecto cambiar las reglas establecidas en el diseño del Contrato con la finalidad de incrementar el Peaje en Soles.</p> <p>Al respecto, debe señalarse que en ningún extremo del Contrato de Concesión se garantizó al Concesionario que la fecha base a</p>		IPC	CPI	TC	0 = Oct. 2014 (UP Bayóvar)	106,553757	237,433	2,9060	0 = Dic. 2015 (UP Mórrope)	121,775943	237,336	3,3827	0 = Ene. 2016 (Proyecto de Adenda)	122,229583	236,916	3,4373
	IPC	CPI	TC															
0 = Oct. 2014 (UP Bayóvar)	106,553757	237,433	2,9060															
0 = Dic. 2015 (UP Mórrope)	121,775943	237,336	3,3827															
0 = Ene. 2016 (Proyecto de Adenda)	122,229583	236,916	3,4373															



CONTRATO DE CONCESIÓN	PROYECTO DE ADENDA	COMENTARIOS
<p>o¹: Es el mes de aceptación de la Segunda Calzada a cargo del CONCESIONARIO.</p> <p>CPI: Es el índice de Precios al Consumidor (Consumer Price Index) de los Estados Unidos de América, publicado por el Departamento de Estadísticas Laborales (The Bureau of Labour Statistics). Para el mes i de ajuste se utilizará el CPI publicado para el mes anterior. En caso de no haber sido publicado se utilizará el del mes precedente.</p> <p>TC: Es el promedio mensual del Tipo de Cambio, definido en la cláusula 1.9.85 del Contrato que corresponde al mes anterior al que se realiza el ajuste tarifario.</p> <p>IPC: Es el Índice de Precios al Consumidor Mensual de Lima Metropolitana, publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI).</p> <p>En la eventualidad de que dentro de un (1) Año Calendario se produzca una variación de más del diez por ciento (10%) desde el último reajuste ordinario, el REGULADOR procederá a realizar un reajuste extraordinario, dentro de los treinta (30) Días Calendario de solicitado por el CONCESIONARIO, en el cual el Peaje será fijado incorporando a la fórmula anterior, en el primer componente, el Tipo de Cambio del Día Calendario en que se produzca el reajuste extraordinario.</p> <p>Para efectuar el cobro en las unidades de peaje, el Peaje aplicable, en Nuevos Soles, deberá multiplicarse por el número de ejes cobrables y al resultado se le deberá agregar el monto correspondiente al IGV y otros tributos que puedan generarse. El resultado se deberá redondear a los diez (10) céntimos de Nuevo Sol inmediatamente superior. En caso la menor moneda fraccionaria que se encuentre vigente fuere mayor a los diez (10) céntimos de Nuevo Sol, se efectuará el redondeo en función de esta moneda.</p>	<p>Bureau of Labour Statistics). Para el mes i de ajuste se utilizará el CPI publicado para el mes anterior. En caso de no haber sido publicado se utilizará el del mes precedente.</p> <p>TC: Es el promedio mensual del Tipo de Cambio, definido en la cláusula 1.9.85 del Contrato que corresponde al mes anterior al que se realiza el ajuste tarifario.</p> <p>IPC: Es el Índice de Precios al Consumidor Mensual de Lima Metropolitana, publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI).</p> <p>En la eventualidad de que dentro de un (1) Año Calendario se produzca una variación de más del diez por ciento (10%) desde el último reajuste ordinario, el REGULADOR procederá a realizar un reajuste extraordinario, dentro de los treinta (30) Días Calendario de solicitado por el CONCESIONARIO, en el cual el Peaje será fijado incorporando a la fórmula anterior, en el primer componente, el Tipo de Cambio del Día Calendario en que se produzca el reajuste extraordinario.</p> <p>Para efectuar el cobro en las unidades de peaje, el Peaje aplicable, en Nuevos Soles, deberá multiplicarse por el número de ejes cobrables y al resultado se le deberá agregar el monto correspondiente al IGV y otros tributos que puedan generarse. El resultado se deberá redondear a los diez (10) céntimos de Nuevo Sol inmediatamente superior. En caso la menor moneda fraccionaria que se encuentre vigente fuere mayor a los diez (10) céntimos de Nuevo Sol, se efectuará el redondeo en función de esta moneda.</p>	<p>emplearse ("o") sería enero de 2016. En efecto, con relación a los ingresos de la Concesión, el Concedente únicamente garantizó al Concesionario el riesgo de tráfico, el cual es mitigado a través del IMAG. Evidentemente, el objetivo de los ajustes de los Peajes es acotar e intentar mantener el valor real en el tiempo de los mismos; no obstante, de ningún modo ello implica una garantía adicional al Concesionario respecto de la fecha base a considerar para las variables de inflación y Tipo de Cambio como consecuencia de las demoras en la entrega de las Obras de Puesta a Punto por el Concedente.</p> <p>3. Por otro lado, con relación a la fórmula de ajuste que tiene como Peaje base USD 2,00, la modificación propuesta plantea fijar el periodo base "o" al mes de suscripción de la Adenda materia de análisis, en lugar del mes de aceptación de la Segunda Calzada a cargo del Concesionario. Al respecto, debe considerarse las observaciones de la cláusula anterior.</p>



CONTRATO DE CONCESIÓN	PROYECTO DE ADENDA	COMENTARIOS
<p>generarse. El resultado se deberá redondear a los diez (10) céntimos de Nuevo Sol inmediatamente superior. En caso la menor moneda fraccionaria que se encuentre vigente fuere mayor a los diez (10) céntimos de Nuevo Sol, se efectuará el redondeo en función de esta moneda.</p> <p>El incremento de las Tarifas Diferenciadas en cada reajuste mantendrá la proporcionalidad en relación a la Tarifa.</p> <p>En función a la información sobre la Tarifa Diferenciada proporcionada por el CONCEDENTE a la Fecha de Suscripción del Contrato, el CONCEDENTE se obliga a que la recaudación por las Tarifas Diferenciadas no genere un ingreso superior al tres por ciento (3%) en relación a los ingresos totales anuales recaudados en las unidades de peaje. Ninguna reducción en la recaudación de peaje ocasionada por la aplicación de la Tarifa Diferenciada por excederse al 3%, afectará bajo ningún concepto ni circunstancia al CONCESIONARIO.</p>	<p>El incremento de las Tarifas Diferenciadas en cada reajuste mantendrá la proporcionalidad en relación a la Tarifa.</p> <p>En función a la información sobre la Tarifa Diferenciada proporcionada por el CONCEDENTE a la Fecha de Suscripción del Contrato, el CONCEDENTE se obliga a que la recaudación por las Tarifas Diferenciadas no genere un ingreso superior al tres por ciento (3%) en relación a los ingresos totales anuales recaudados en las unidades de peaje. Ninguna reducción en la recaudación de peaje ocasionada por la aplicación de la Tarifa Diferenciada por excederse al 3%, afectará bajo ningún concepto ni circunstancia al CONCESIONARIO.</p>	

3.9 Incorporar el último párrafo de la Cláusula 10.6 del Contrato de Concesión, de acuerdo a lo siguiente:

CONTRATO DE CONCESIÓN	PROYECTO DE ADENDA	COMENTARIOS
<p>PAGOS DEL CONCESIONARIO POR CONCEPTO DE SUPERVISIÓN, SEGUIMIENTO Y CONTROL DE OBRAS</p> <p>10.6. El CONCESIONARIO deberá realizar los pagos que demande la supervisión de Estudios y</p>	<p>PAGOS DEL CONCESIONARIO POR CONCEPTO DE SUPERVISIÓN, SEGUIMIENTO Y CONTROL DE OBRAS</p> <p>10.6 (...)</p>	



CONTRATO DE CONCESIÓN	PROYECTO DE ADENDA	COMENTARIOS
<p>Obras, contratada por el REGULADOR, así como el seguimiento y control de la supervisión de las Obras para los fines exclusivamente de este Contrato, para un monto equivalente al cuatro por ciento (4%) del presupuesto del Estudio Definitivo de Ingeniería y Estudio de Impacto Ambiental.</p> <p>Para este efecto, el Fideicomiso de Recaudación transferirá al REGULADOR, el monto establecido en el Literal a) del Anexo XI, el mismo que constituirá un pago a cuenta por el concepto de supervisión, seguimiento y control de Obras.</p> <p>El saldo correspondiente para completar el cuatro por ciento (4%) del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería e Impacto Ambiental, por concepto de supervisión, seguimiento y control será pagado por el CONCESIONARIO en cinco (5) cuotas semestrales iguales.</p> <p>La primera cuota deberá ser pagada a más tardar a los diez (10) Días Calendario contados desde la notificación de la suscripción del contrato con el supervisor de Obras. Las cuatro (4) cuotas restantes con vencimientos semestrales.</p> <p>En caso existan Obras Adicionales ejecutadas por el CONCESIONARIO, el cuatro por ciento (4%) antes indicada se aplicará adicionalmente sobre el valor de las mismas.</p>	<p>Las cuotas semestrales aún no pagadas por el CONCESIONARIO a la fecha de suscripción de la Adenda N° 2 quedarán automáticamente suspendidas hasta que se inicie (o reinicie) el plazo de ejecución de Obras previsto en la Cláusula 6.1. Sin embargo, en caso que el CONCESIONARIO decida ejecutar Obras en los terrenos con los que cuente (y sin que ello implique el inicio del cómputo del plazo de ejecución de las Obras):</p> <p>i) El REGULADOR empleará lo recibido por este concepto hasta el momento para aplicarlo a la Supervisión de Obras en forma proporcional al avance de Obras ejecutadas por el CONCESIONARIO.</p> <p>ii) De requerir fondos adicionales para el cumplimiento de sus funciones, solicitará nuevos desembolsos una vez ejecutado lo ya recibido, vetando que no se paralicen las labores de la Supervisión de Obras.</p> <p>iii) Si se solicitan nuevos desembolsos, el REGULADOR podrá solicitar hasta el cuatro por ciento (4%) del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería para la Obra que efectivamente esté realizando el CONCESIONARIO y hasta el límite de la obligación del CONCESIONARIO indicado en el primer párrafo de esta Cláusula.</p> <p>En caso las ampliaciones de plazo en la ejecución de las Obras sean por causas imputables al Concesionario, este deberá asumir los mayores costos por la Supervisión a los que eventualmente hubiere lugar, siempre que estas ampliaciones excedan el plazo de ejecución total de Obras señalado en la cláusula 6.1.</p> <p>En caso que el inicio de las Obras compute desde la entrega parcial o total de los terrenos y ello signifique</p>	<p>Con respecto al inicio del cómputo del plazo de ejecución de Obras, debe tenerse en cuenta el comentario realizado a la cláusula 6.1.A, a efectos de que el Concedente evalúe la aplicación de la herramienta prevista en la cláusula 5.14 del Contrato de Concesión (ampliación de plazo).</p> <p>Con relación a los dos últimos párrafos, resulta necesario que éstos se eliminen y se reemplace la redacción propuesta, estableciéndose que:</p> <p>"En caso se generen mayores costos de supervisión por causas imputables al Concedente o al Concesionario, estos deberán ser asumidos por la parte contractual que haya generado los mayores costes."</p>



CONTRATO DE CONCESIÓN	PROYECTO DE ADENDA	COMENTARIOS
	<p><i>ampliaciones de plazo para la Supervisión de Obras, los mayores costos de la Supervisión de la Obra será asumida por el Concedente. En caso de ejecutarse mayores metrados que incidan directamente en el plazo de ejecución de Obra, y por ende se extienda el periodo, los costos de la Supervisión de la Obra, siempre que estos se encuentren debidamente sustentados, será asumida por el Concedente.</i></p>	<p>Ello, debido a que no resulta factible establecer una lista taxativa de todos los eventos imputables al Concedente que pueden generar mayores costos de Supervisión.</p>

3.10 Modificar la Cláusula 11.2 del Contrato de Concesión, de acuerdo a lo siguiente:

CONTRATO DE CONCESIÓN	PROYECTO DE ADENDA	COMENTARIOS
<p>11.2 Para garantizar la correcta ejecución de las Obras, de acuerdo al Anexo 9 de las Bases, al Estudio Definitivo de Ingeniería y al Estudio de Impacto Ambiental, incluyendo el pago de las penalidades y demás sanciones según correspondan, de conformidad con lo establecido en la Cláusula 6.11, el CONCESIONARIO entregará al CONCEDENTE una Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras, por un monto equivalente al diez por ciento (10%) del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería emitida a favor del CONCEDENTE. En caso el REGULADOR proceda a la ejecución de la garantía, deberá abonar al CONCEDENTE el monto entregado por la respectiva entidad bancaria y/o financiera.</p> <p>Esta garantía tendrá las características de ser solidaria, incondicional, irrevocable, sin beneficio de excusión, ni división y de realización automática, y</p>	<p>11.2 Para garantizar la correcta ejecución de las Obras, de acuerdo al Anexo 9 de las Bases, al Estudio Definitivo de Ingeniería y al Estudio de Impacto Ambiental, incluyendo el pago de las penalidades y demás sanciones según correspondan, de conformidad con lo establecido en la Cláusula 6.11, el CONCESIONARIO entregará al CONCEDENTE una Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras, según las condiciones que se indican en la presente cláusula.</p> <p>El CONCESIONARIO previamente al inicio de ejecución de Obras deberá entregar al CONCEDENTE una Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción por las Obras que ejecutará.</p> <p>El importe garantizado será equivalente al diez por ciento (10%) del presupuesto del Estudio Definitivo de Ingeniería de las Obras que se encuentran en ejecución. Este importe garantizado deberá ser reducido proporcionalmente una</p>	<p>Sobre el segundo párrafo de la cláusula 11.2 de la propuesta de adenda se tiene que precisar claramente que la <u>Garantía debe ser presentada al inicio de las obras señaladas en la cláusula 6.1.1.A de la propuesta de adenda</u>, con el fin de garantizar la correcta ejecución de las Obras.</p> <p>De otro lado, en el proyecto de adenda se señala que el importe garantizado podrá reducirse una vez transcurridos los dos (02) años de aceptación</p>



CONTRATO DE CONCESIÓN	PROYECTO DE ADENDA	COMENTARIOS
<p>deberá estar vigente desde el inicio de las Obras de Construcción a cargo del CONCESIONARIO hasta dos (2) años posteriores a la aceptación de la totalidad de las Obras, conforme al procedimiento previsto en las Cláusulas 6.20 a 6.26.</p> <p>Dicha garantía deberá ser emitida por una Empresa Bancaria, autorizada de conformidad con lo establecido en el Apéndice 2 del Anexo N° 2 de las Bases del Concurso. En caso dicha garantía sea emitida por una entidad financiera, autorizada de conformidad con el Apéndice 1 del Anexo N° 2 de las Bases del Concurso o alguna de sus filiales o sucursales, deberá ser necesariamente confirmada por una Empresa Bancaria.</p> <p>La garantía podrá ser expedida por periodos anuales, siempre y cuando su renovación se realice con una antelación no menor a sesenta (60) Días Calendario a la fecha de su vencimiento.</p>	<p>vez transcurridos dos (2) años de la aceptación de las Obras ejecutadas por el CONCESIONARIO.</p> <p><i>Una vez que el CONCESIONARIO reciba el noventa y cinco por ciento (95%) de la totalidad de terrenos necesarios, para las obras previstas en el Contrato de Concesión, libras de interferencias, ocupantes o invasores, deberá incrementar el monto de la Garantía antes referida al diez por ciento (10%) del presupuesto de las Obras según el Estudio Definitivo de Ingeniería, descontando del importe garantizado el valor proporcional según el Estudio Definitivo de Ingeniería de las Obras que hubiesen sido garantizadas de acuerdo a lo indicado en el párrafo precedente, y en las que hubiese transcurrido el plazo de 2 años desde su aceptación.</i></p> <p><i>En relación a lo indicado en el párrafo precedente, el CONCESIONARIO deberá reducir proporcionalmente el importe garantizado cada vez que se cumplan 02 años de aceptadas las Obras ejecutadas por el CONCESIONARIO, cada reducción deberá ser por el 1.0% del monto señalado en el Estudio Definitivo de Ingeniería de las Obras entregadas.</i></p> <p><i>En caso el REGULADOR proceda a la ejecución de la garantía, deberá abonar al CONCEDENTE el monto entregado por la respectiva entidad bancaria y/o financiera.</i></p> <p><i>Esta garantía tendrá las características de solidaria, incondicional, irrevocable, sin beneficio de excusión, ni división y de realización automática, y deberá estar vigente desde el inicio de las Obras de Construcción a cargo del CONCESIONARIO hasta dos (2) años posteriores a la</i></p>	<p>de obras ejecutadas por el Concesionario; sin perjuicio de ello, debido a que el importe de la garantía podrá incrementarse cada vez que se incorporen nuevas obras en ejecución, se solicita precisar en la adenda que el importe garantizado podría incrementarse.</p>



CONTRATO DE CONCESIÓN	PROYECTO DE ADENDA	COMENTARIOS
	<p>aceptación de las mismas, conforme al procedimiento previsto en las Cláusulas 6.20 a 6.26.</p> <p>Dicha garantía deberá ser emitida por una Empresa Bancaria, autorizada de conformidad con lo establecido en el Apéndice 2 del Anexo N° 2 de las Bases del Concurso. En caso dicha garantía sea emitida por una entidad financiera, autorizada de conformidad con el Apéndice 1 del Anexo N° 2 de las Bases del Concurso o alguna de sus filiales o sucursales, deberá ser necesariamente confirmada por una Empresa Bancaria.</p> <p>La garantía podrá ser expedida por períodos anuales, siempre y cuando su renovación se realice con una antelación no menor a sesenta (60) Días Calendario a la fecha de su vencimiento.</p>	

3.11 Incluir el Anexo XI en el Contrato de Concesión, de acuerdo a lo siguiente:

CONTRATO DE CONCESIÓN	PROYECTO DE ADENDA	COMENTARIOS
	<p>ANEXO XII</p> <p>FIDEICOMISO DE RECAUDACIÓN TEMPORAL</p> <p>El objetivo de este Fideicomiso de Recaudación Temporal (FRT) es garantizar que el incremento tarifario previsto en el Literal d) de la Cláusula 9.4 del Contrato de Concesión, para el caso de las Unidades de Peaje de Chicama y Pacanguilla, sirva para garantizar el empleo eficiente de la recaudación por Peaje y la continuación de las Obras de Construcción a cargo del CONCESIONARIO. El FRT estará vigente conforme a lo indicado en el párrafo octavo del presente Anexo.</p> <p>Para tal efecto, a los cinco (5) Días desde la fecha de suscripción de la Adenda N° 2 al Contrato de Concesión, el CONCESIONARIO deberá presentar al CONCEDENTE un proyecto de Contrato de Fideicomiso para su aprobación, quien deberá emitir su pronunciamiento en un plazo máximo de diez (10) Días Calendario. De no emitir su</p>	<p>En concordancia con lo señalado en los comentarios respecto a las cláusulas tarifarias, referido a que resulta inaceptable incrementar la tarifa sin haberse ejecutado Obras, se recomienda al Concedente evaluar otro mecanismo de negociación para viabilizar la ejecución de inversiones, que no involucre una transferencia de riesgos al usuario</p> <p>Asimismo, en el supuesto que el Concedente bajo su responsabilidad, persista con los términos</p>



CONTRATO DE CONCESIÓN	PROYECTO DE ADENDA	COMENTARIOS
	<p>pronunciamiento en el plazo previsto, el proyecto de Contrato de Fideicomiso se entenderá aprobado.</p> <p>El Fideicomiso será celebrado con un Banco de primera línea nacional o internacional, o alguna otra entidad financiera calificada y autorizada por el CONCEDENTE a propuesta del CONCESIONARIO, quien actuará en calidad de entidad fiduciaria, de conformidad con las Leyes y Disposiciones Aplicables.</p> <p>El CONCESIONARIO se obliga a constituir y mantener a su costo en calidad de fideicomitente el FRT irrevocable de recaudación, el cual se regirá por las normas que se indican a continuación, así como por lo dispuesto en el respectivo Contrato de Fideicomiso.</p> <p>El CONCESIONARIO en su calidad de fideicomitente deberá delegar en el CONCEDENTE, la facultad de emitir instrucciones al Fiduciario, a fin de administrar la recaudación por concepto de Peaje.</p> <p>El CONCESIONARIO deberá depositar en la cuenta recaudadora el importe correspondiente al incremento tarifario previsto en el Literal d) de la Cláusula 9.4 del Contrato de Concesión para el caso de las Unidades de Peaje de Chicama y Pacanguiña. La constitución del FRT será condición para el incremento tarifario de las estaciones de peaje de Chicama y Pacanguiña.</p> <p>El segundo día hábil de cada semana el CONCESIONARIO deberá depositar en la cuenta recaudadora el importe correspondiente al incremento tarifario antes señalado en las estaciones de peaje de Chicama y Pacanguiña durante la semana anterior contada de lunes a domingo.</p> <p>El 100% de los recursos del FRT será liberado a favor del CONCESIONARIO cuando el CONCEDENTE haya aceptado la totalidad o cuando, por causas asociadas a la liberación de áreas de terreno, se haya podido culminar por lo menos con el 80 % de las siguientes obras:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) 80 Km de Obras que incluyen Tramos Continuos (construcción de la segunda calzada) y Evitamientos (construcción de dos calzadas). Según la Cláusula 5.11.A.b del Contrato de Concesión. b) 42 Km de construcción de una calzada; en caso se construyan Evitamientos, deberá contabilizarse la longitud construida en cada una de las calzadas. Según los literales a) y c) de la Cláusula 5.11.A del Contrato de Concesión. 	<p>propuestos en el proyecto de Adenda, no debería liberarse la totalidad los recursos del Fideicomiso sin que el Concesionario haya efectuado inversiones conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión. De liberarse anticipadamente los mismos, se podría generar incentivos a que este no ejecute el saldo de las obras.</p> <p>Por tanto, en línea con lo anteriormente señalado, no deberá sujetarse la liberación del fondo a la culminación de por lo menos 80% de las obras indicadas, si no a la totalidad de las mismas (100%).</p>



CONTRATO DE CONCESIÓN	PROYECTO DE ADENDA			COMENTARIOS									
	<p>En caso de producirse la Caducidad de la Concesión durante la vigencia del Fideicomiso de Recaudación Temporal, se procederá de conformidad con lo establecido en el Literal a) de la Cláusula 16.19 del Contrato. De existir un saldo remanente, los recursos serán liberados a favor del CONCEDENTE.</p> <p>Penalidades referidas al Fideicomiso de Recaudación temporal.</p> <table border="1" data-bbox="494 705 1029 1624"> <thead> <tr> <th data-bbox="494 1467 614 1624">Monto (US\$)</th> <th data-bbox="494 963 614 1467">Descripción de la Penalidad</th> <th data-bbox="494 705 614 963">Criterio de Aplicación</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="614 1467 774 1624">3 000</td> <td data-bbox="614 963 774 1467">Incumplimiento en la constitución del Fideicomiso de Recaudación Temporal</td> <td data-bbox="614 705 774 963">Cada Día</td> </tr> <tr> <td data-bbox="774 1467 1029 1624">1 500</td> <td data-bbox="774 963 1029 1467">Incumplimiento en la no transferencia o transferencia incompleta de recursos al Fideicomiso de Recaudación Temporal</td> <td data-bbox="774 705 1029 963">Cada Día</td> </tr> </tbody> </table>			Monto (US\$)	Descripción de la Penalidad	Criterio de Aplicación	3 000	Incumplimiento en la constitución del Fideicomiso de Recaudación Temporal	Cada Día	1 500	Incumplimiento en la no transferencia o transferencia incompleta de recursos al Fideicomiso de Recaudación Temporal	Cada Día	
Monto (US\$)	Descripción de la Penalidad	Criterio de Aplicación											
3 000	Incumplimiento en la constitución del Fideicomiso de Recaudación Temporal	Cada Día											
1 500	Incumplimiento en la no transferencia o transferencia incompleta de recursos al Fideicomiso de Recaudación Temporal	Cada Día											