



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Comunicaciones

Dirección General
de Concesiones en
Comunicaciones

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de la Unión Nacional frente a la Crisis Externa"

Lima, 20 MAR. 2009

URGENTE

OFICIO N° 382 -2009-MTC/25

Señor
JORGE MONTESINOS
Gerente General
OSITRAN
Presente.-

| |
|---------------------------------------|
| OSITRAN |
| MESA DE PARTES |
| 23 MAR 2009 |
| 5250 |
| Firma: <i>[Signature]</i> Hora: 12:05 |

Asunto : Proyecto de Adenda N° 2 al Contrato de Concesión del Tramo Vial Puente Pucusana-Cerro Azul-Ica (RED VIAL 6)

De mi consideración;

Tengo a bien dirigirme a usted, a fin de remitir el proyecto de Segunda Adenda al Contrato de Concesión del Tramo Vial Puente Pucusana-Cerro Azul-Ica (RED VIAL 6).

Debo indicarle que las modificaciones planteadas en la adenda no desnaturalizan las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas, ni afectan el equilibrio económico y financiero en términos de derechos, responsabilidades y riesgos asignados a las Partes del Contrato de Concesión.

Al respecto, de conformidad con lo dispuesto en la Sección XVI del Contrato de Concesión solicitamos opinión técnica de su representada sobre la propuesta de Adenda referida, la misma que cuenta con la conformidad de la empresa concesionaria.

Sin otro particular, quedo de usted.

Atentamente,

[Signature]
 HJALMAR RICARDO MARANGUNICH RACHUMI
 Director General
 Dirección General de Concesiones
 en Transportes

ADDENDA N° 02 AL CONTRATO DE CONCESIÓN PARA LA CONSTRUCCIÓN Y EXPLOTACIÓN DEL TRAMO VIAL PUENTE PUCUSANA – CERRO AZUL – ICA DE LA CARRETERA PANAMERICANA SUR – R01S

Señor Notario:

Sírvase extender en su Registro de Escrituras Públicas una en la que conste la Addenda No. 02 al Contrato de Concesión para la Construcción y Explotación del Tramo Vial Puente Pucusana – Cerro Azul – Ica de la Carretera Panamericana Sur – R01S (en adelante, el Contrato de Concesión), suscrito entre el Estado de la República del Perú, actuando a través del **Ministerio de Transportes y Comunicaciones** (en adelante el CONCEDENTE), y de la otra parte **Concesionaria Vial del Perú S.A.** (en adelante la SOCIEDAD CONCESIONARIA), quienes actúan en la presente Addenda representados por las personas cuyos nombres, datos de identidad, autorizaciones y direcciones domiciliarias se indican en el Anexo No. 2 del presente documento, en los términos y condiciones siguientes:

PRIMERO: ANTECEDENTES

1.1 Con fecha 20 de julio de 2005, el Comité de PROINVERSION en Proyectos de Infraestructura y Servicios Públicos adjudicó la Buena Pro de la Licitación Pública para la entrega en concesión del Tramo Vial Puente Pucusana – Cerro Azul – Ica de la Carretera Panamericana Sur – R01S, al Consorcio Binacional Andino, quien acreditó oportunamente el cumplimiento de las condiciones previstas en las Bases de la citada licitación, a fin de suscribir el Contrato de Concesión a través de la SOCIEDAD CONCESIONARIA.

1.2 Con fecha 20 de setiembre de 2005, EL CONCEDENTE y la SOCIEDAD CONCESIONARIA suscribieron el Contrato de Concesión. Con fecha 28 de agosto de 2007, las Partes suscribieron la Addenda N° 01 del Contrato de Concesión.


1.3 De acuerdo a lo dispuesto por la Cláusula 5.2 del Contrato de Concesión, para el inicio de los trabajos comprendidos en el Sub Tramo 2 (Actividades Preparatorias), EL CONCEDENTE debió entregar el 100% de los predios en términos de área total que constituye el Derecho de Vía dentro de un plazo de 180 Días Calendario contados desde la fecha de suscripción del Contrato. El referido plazo venció el día 16 de marzo de 2006.

Con relación a los predios necesarios para la ejecución de obras de la Primera Etapa (Sub Tramos 3 y 5), la cláusula aludida establece que EL CONCEDENTE deberá entregar un mínimo de 80% de predios en un plazo de 540 días calendario contados desde la fecha de suscripción del Contrato. El referido plazo venció el día 14 de marzo de 2007.


1.4 Mediante Carta N° C.494.08 de fecha 28 de mayo de 2008, la SOCIEDAD CONCESIONARIA, informa al CONCEDENTE la imposibilidad de ejecutar, dentro de los plazos establecidos en el Contrato de Concesión, la totalidad de las obras correspondientes a la Primera Etapa contenida en el Anexo II, en razón al retraso por parte del CONCEDENTE en la entrega de predios, proponiéndose regularizar los plazos previstos en el Contrato de Concesión para la adquisición de predios

por parte del CONCEDENTE así como el cronograma de ejecución de obras, mediante una addenda al Contrato de Concesión.


- 1.5 Con Oficio N 807-2008-MTC/25 del 24 de junio de 2008, el CONCEDENTE remitió el Informe N 347-2008-MTC/25.LV, mediante el cual se efectuaron precisiones sobre el proceso de liberación o adquisición de predios.
- 1.6 La Dirección General de Concesiones en Transporte del Ministerio de Transportes y Comunicaciones mediante Oficio N° 1356-2008-MTC/25, e Informe N° 608-2008-MTC, de fecha 22 de diciembre de 2008, comunicó a la SOCIEDAD CONCESIONARIA las razones del retraso en la adquisición y/o expropiación de los predios necesarios para la ejecución de las obras, proponiendo la suscripción de una addenda al Contrato de Concesión, que modifique los plazos y establezca un nuevo cronograma de fechas para que el CONCEDENTE cumpla con liberar, adquirir y entregar los predios afectados necesarios para la ejecución de obras.
- 1.7 Mediante Carta C. 1247.08, de fecha 23 de diciembre de 2008, la SOCIEDAD CONCESIONARIA presentó al señor Ministro de Transportes y Comunicaciones una Propuesta de Sustitución de Inversiones entre Obras de la Primera Etapa y de la Segunda Etapa de la Concesión, que permitiría a los usuarios de la Red Vial 6 contar en un breve plazo con una autopista de doble vía que llegue a un punto cercano a la ciudad de Chincha, la misma que sería viabilizada mediante la suscripción de una addenda al Contrato de Concesión.

- 
- 1.8 A través del Oficio N° 065-2009-MTC/25 de fecha 21 de enero 2009, la Dirección General de Concesiones en Transportes manifestó su conformidad con el inicio de la evaluación de las modificaciones contractuales que resulten necesarias para viabilizar la sustitución de inversiones, dentro del equilibrio económico - financiero de las prestaciones a cargo de las partes.


- 1.9 Con el Oficio N° 193-2009-MTC/25 de fecha 13 de Febrero de 2009, la Dirección General de Concesiones en Transportes remitió a la SOCIEDAD CONCESIONARIA una propuesta de adenda.

- 
- 1.10 A la fecha, y respecto del Sub Tramo 2 (Cerro Azul – Cerro Calavera), el CONCEDENTE ha hecho entrega a la SOCIEDAD CONCESIONARIA, del 100% de los predios en términos del área total que constituye el Derecho de Vía, que conforman este Sub Tramo que corresponde a la Etapa Preparatoria.

Respecto del Sub Tramo 3 (Cerro Calavera – Pampa Clarita), el CONCEDENTE ha hecho entrega al CONCESIONARIO, del 65.79% de los predios en términos del área total que constituye el Derecho de Vía, que conforman este Sub Tramo que corresponde a la Primera Etapa.



Con relación al Sub Tramo 4 (Pampa Clarita – Chincha Alta), el CONCEDENTE ha hecho entrega a la SOCIEDAD CONCESIONARIA, del 63.81% de los predios en términos del área total que constituye el Derecho de Vía, que conforman la parte de este Sub Tramo que corresponde a la Primera Etapa.



Respecto del Sub Tramo 5 (Chincha Alta-San Andrés), el CONCEDENTE ha hecho entrega a la SOCIEDAD CONCESIONARIA, del 23.50 % de los predios en términos del área total que constituye el Derecho de Vía, que conforman la parte de este Sub Tramo que corresponde a la Primera Etapa.

1.11 Adicionalmente a lo indicado en los párrafos precedentes, luego del sismo de agosto de 2007, y de acuerdo al Informe elaborado por el Ing. Julio Kuroiwa por encargo de la SOCIEDAD CONCESIONARIA y puesto en conocimiento del CONCEDENTE con fecha 19 de marzo de 2009, parte del trazo correspondiente al Sub Tramo 5, cruza por encima de un desplazamiento masivo de suelos, generado por licuación generalizada. En este sentido, el referido informe recomienda que no se efectúen trabajos de construcción en ciertos predios de dicho trazo.

1.12 Mediante Informe N° [.....], de fecha [...] de [...] de 2009, el CONCEDENTE a través de Dirección General de Concesiones de Transportes, ha manifestado la viabilidad legal y económica respecto de los alcances de la presente Addenda.

1.13 Con fecha [...] de [...] de 2009, el Consejo Directivo del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Uso Público – OSITRAN emitió el Acuerdo N° [...] -CD-OSITRAN, por medio del cual se resolvió aprobar el Informe N° [...] -GRE-GS-GAL-OSITRAN en el que OSITRAN manifiesta su opinión [...] en relación a la presente Addenda.

SEGUNDO: OBJETO DE LA PRESENTE ADDENDA

La presente Addenda tiene por objeto establecer las condiciones por las cuales se llevará a cabo la modificación del cronograma contractual de obras, y actualizar los plazos previstos en el Contrato de Concesión para la entrega de predios a la SOCIEDAD CONCESIONARIA, para lo cual se realiza el intercambio entre Obras de la Primera Etapa y del Módulo A de la Segunda Etapa, adaptándolas a la disponibilidad de los terrenos adquiridos por el CONCEDENTE, sin variar el monto total de las inversiones en cada una de las Etapas mencionadas, conforme se indica mas adelante.

TERCERO: MODIFICACIONES AL CONTRATO DE CONCESIÓN

3.1 MODIFICACIÓN DEL CRONOGRAMA CONTRACTUAL DE OBRAS

Las Partes acuerdan intercambiar determinadas obras previstas originalmente para el Módulo "A" de la Segunda Etapa, por otras cuya ejecución se encontraba prevista para la Primera Etapa.

En este sentido las Partes acuerdan modificar el Numeral 2 "Primera Etapa" y el Numeral 3.1. "Módulo A de la Segunda Etapa" del Anexo II del Contrato de Concesión, conforme se indica a continuación:

"Numeral 2. Primera Etapa:

Se ejecutará de acuerdo a lo estipulado en la Cláusula 5.2 y 6.1 así como al presente anexo, y comprende la realización de las siguientes obras:

- a) *Puesta a Punto de la calzada existente en el tramo comprendido entre las progresivas 20+301 (Pampa Clarita) y 53 + 386 (Intercambio Chinchá Alta), considerando que las bermas a ambos lados de la vía deben mantener lo indicado en el párrafo 5, siempre que no existan obstáculos físicos que lo impidan.*

- b) **Construcción de la primera calzada (derecha) de la autopista entre las Progresivas 1 + 600 (Intercambio Cerro Azul) a 20 + 301 (Intercambio Pampa Clarita).**
- c) **Construcción de la primera calzada, en los 6 Km. de tramos intermedios entre las progresivas 21+200 a 22+200; 22+600 a 23+600 y 39+200 a 43+200 y la primera calzada de la variante PERU LNG entre las progresivas 28+000 a 33+000.**
- d) **Construcción de un puente sobre el Río Cañete cuya longitud será de 237 metros lineales. (En ambas calzadas).**
- e) **Construcción de Un (01) Intercambio Vial en Pampa Clarita.**
- f) **Construcción de Tres (03) pasos a desnivel en: Cochahuasi, Santa Bárbara y Herbay Bajo.**
- g) **Construcción de la segunda calzada (izquierda) de la autopista entre las progresivas 1+600 (Cerro Calavera) a 38+620, incluido tramos intermedios y PERU LNG.**
- h) **Construcción de un puente en la Quebrada Topará, cuya longitud es de 50 metros lineales. (calzada derecha).**

El monto de la Inversión Proyectada Referencial para esta etapa, incluido el impacto ambiental, asciende a un total de US 58 711 889.83 Dólares de los Estados Unidos de América, sin incluir el Impuesto General a las Ventas."

"Numeral 3.1. Módulo A de la Segunda Etapa

Las Obras correspondientes al Módulo A, a ser realizadas en la segunda etapa son las siguientes:

- a) **Construcción de la segunda calzada izquierda entre las progresivas 38+620 y 53+386.**
- b) **Construcción de la primera calzada desde el km. 53+386 al 94+400.**
- c) **Construcción de puentes sobre los ríos: Río Chico y Matagente en Chincha cuyas longitudes serán de 120 metros lineales, cada uno, para una calzada.**
- d) **Construcción de un puente sobre el Río Pisco cuya longitud es 237 metros lineales, para una calzada.**
- e) **Construcción de un puente sobre la quebrada de Tambo de Mora cuya longitud es 35 metros lineales, para una calzada.**
- f) **Construcción de un puente en la Quebrada Topará, cuya longitud es de 50 metros lineales, para una calzada.**
- i) **Construcción de Dos (02) Intercambios Viales en Tambo de Mora y Pisco.**

- j) **Construcción de Tres (03) pasos a desnivel, Uno (01) en Chincha, Uno (01) en Chincha Alta y Uno (01) en San Andrés.**

El monto de la Inversión Proyectada Referencial para este módulo incluido el impacto ambiental, asciende a un total de US\$ 45 456 614.29 Dólares de los Estados Unidos de América), sin incluir el Impuesto General a las Ventas.

3.2 MODIFICACIÓN DE LA CLÁUSULA 5.2

Las Partes acuerdan modificar los párrafos sexto, séptimo y octavo de la Cláusula 5.2 del Contrato de Concesión, "Toma de Posesión de los Bienes", según se indica a continuación:

"...

Los predios urbanos o rurales afectados, necesarios para que la SOCIEDAD CONCESIONARIA inicie los trabajos comprendidos dentro de la Primera Etapa de Construcción, deberán ser entregados por el CONCEDENTE, de acuerdo a lo siguiente:

- a) *Predios del Sub Tramo 3: El 80% de los predios en términos del área total que constituye el Derecho de Vía serán entregados por el CONCEDENTE en un plazo máximo que vencerá el día 30 de mayo de 2009. El 20% restante deberá ser entregado a más tardar el día 30 de setiembre de 2009.*

Sub Tramo 3: Aquél comprendido entre los kms. 1 + 600 al 20 + 301 (Cerro Calavera – Pampa Clarita)

- b) *Predios del Sub Tramo 4:
El 80% de los predios en términos del área total que constituye el Derecho de Vía, que corresponden al Sub Tramo 4, serán entregados por el CONCEDENTE en un plazo máximo que vencerá el día 30 de junio de 2009. El 20% restante deberá ser entregado a más tardar el 30 de octubre de 2009."*

Sub Tramo 4: Aquél comprendido entre las Progresivas 20 + 301 al 53+386 (Pampa Clarita – Intercambio Chincha Alta).

El CONCEDENTE a través del REGULADOR podrá evaluar si aún no habiendo sido entregados la totalidad de los predios correspondientes a cada Sub-Tramo, la SOCIEDAD CONCESIONARIA puede ejecutar las inversiones, regularizándose los derechos de vía en el menor plazo posible. Este mecanismo para establecer si los predios faltantes son indispensables para el inicio de la ejecución de obras, será aplicable para los cronogramas de ejecución contemplados en los numerales 3 y 4 del Anexo II del presente Contrato.

El plazo para el inicio de las obras del Sub Tramo 3, se computará cuando la SOCIEDAD CONCESIONARIA haya recibido del CONCEDENTE, predios en términos del área total que constituye el Derecho de Vía, que representen el 80% de dicho Sub Tramo. Para las obras del Sub Tramo 4, el plazo se iniciará cuando la SOCIEDAD CONCESIONARIA haya recibido del CONCEDENTE, predios en términos del área total que constituye el Derecho de Vía, que representen el 80% de dicho Sub Tramo. La SOCIEDAD CONCESIONARIA tendrá derecho a ejecutar las obras correspondientes en los predios efectivamente entregados en los Sub Tramos 3 y 4,

correspondientes a la Primera Etapa, aún cuando no haya llegado a recibir el porcentaje mínimo de los mismos y sin que su eventual decisión de ejecutar obras suponga el inicio del cómputo del plazo para la realización de las mismas.

En caso el CONCEDENTE no complete la entrega del 20% restante de los predios de los Sub Tramos 3 y 4 conforme a lo indicado en los Literales a) y b) precedentes, los plazos de ejecución de las obras correspondientes a cada sub tramo, se entenderán automáticamente ampliados por el plazo correspondiente a dicho retraso. "

3.3 MODIFICACIÓN DE LA CLÁUSULA 6.1

De igual modo, las Partes acuerdan modificar el primer párrafo de la Cláusula 6.1 el que en adelante tendrá el siguiente texto:

"La SOCIEDAD CONCESIONARIA se obliga a realizar las Obras referidas en el Anexo II, de acuerdo a las condiciones ahí previstas".

Las Partes también acuerdan incorporar como último párrafo de la Cláusula 6.1 lo siguiente:

"...

Modificación del Cronograma de Ejecución de las Obras de la Primera Etapa

A pesar que la SOCIEDAD CONCESIONARIA no ha recibido el 80% de los predios, a la fecha es técnicamente viable la ejecución de determinadas obras previstas en el Contrato de Concesión. En ese sentido, hasta el 20 de septiembre de 2009 la SOCIEDAD CONCESIONARIA deberá haber culminado con las obras que se señalan a continuación:

- a) Autopista (2 calzadas) desde la Progresiva 1 + 600 hasta el Centro Poblado de Santa Bárbara y Paso a Desnivel de Santa Bárbara (Progresiva 5+920), hasta el 15 de agosto de 2009.
- b) Autopista (2 calzadas) desde la Progresiva 5 + 920 hasta el Centro Poblado de Santa Cruz (Progresiva 7+400), hasta el 20 de septiembre del 2009.

Al 31 de enero de 2010 la SOCIEDAD CONCESIONARIA culminará con la ejecución de la Autopista comprendida entre las Progresivas 28+000 al 38+000 del Sub tramo 4.

La SOCIEDAD CONCESIONARIA culminará las demás obras previstas para la Primera Etapa el día 31 de diciembre de 2010, conforme al cronograma de ejecución de obras. En el caso del sub - tramo 3 el plazo antes indicado sólo será posible de cumplir en la medida que la SOCIEDAD CONCESIONARIA haya recibido del CONCEDENTE el 100% de los predios, de acuerdo al cronograma contemplado en la cláusula 5.2 y conforme a lo previsto en dicha cláusula. "

CUARTO: VALIDEZ E INTERPRETACIÓN DEL CONTRATO.

Las Partes declaran expresamente que fuera de las modificaciones introducidas mediante el presente instrumento, las demás disposiciones del Contrato de Concesión

permanecen vigentes, con plena validez y se interpretan de forma sistemática y unitaria con esta Addenda No. 02. En tal sentido se mantienen los derechos y deberes establecidos en el Contrato de Concesión.

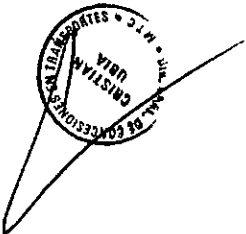
QUINTO: VIGENCIA DE LA ADDENDA.

El presente instrumento entrará en vigencia desde la fecha de su suscripción por las Partes intervinientes.

En señal de conformidad, se suscribe el presente instrumento a los ____ días del mes de..... de 2009.

Por el CONCEDENTE:

Por la SOCIEDAD CONCESIONARIA:



ANEXO A

A. EL CONCEDENTE

- Representante:, Viceministro de Transportes
- DNI No.
- Autorización: R.M. No. de fecha
- Dirección: Av., Lima

B. EL CONCESIONARIO

- Representante: Ing. Alberto Aramayo Pinazo
- DNI No. 10492960
- Autorización: Poderes inscritos en la Partida 11789560 del Registro de Personas Jurídicas de Lima
- Dirección: Av. Javier Prado N° 4109, Santiago de Surco, Lima





PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de la Unión Nacional Frente a la Crisis Externa"

INFORME N° 152 -2009-MTC/25

A : **Dr. Hjalmar Ricardo Marangunich Rachumi**
Director General de Concesiones en Transportes

DE : **Área Técnica**
Dirección General de Concesiones en Transportes

ASUNTO : Addenda N° 2, Modificación del Cronograma de Obras

REFERENCIA : Concesión Red Vial N° 6, COVIPERU S.A.

FECHA : Lima, 19 MAR. 2009

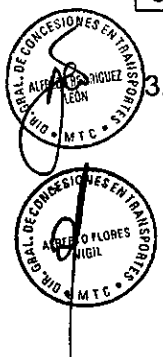
ANTECEDENTES.-

1. Con fecha 20.09.05 se suscribió el Contrato de Concesión de la Red Vial N° 6: Pucusana – Ica, entre el Estado Peruano representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y el Consorcio Concesionaria Vial del Perú S.A. (COVIPERU).
2. En la Cláusula 5.2 del Contrato de Concesión se establecen los plazos en que el CONCEDENTE hará entrega de las Áreas de Concesión necesarias para la construcción. Estos plazos son los siguientes:

| | SUBTRAMO | | | LONGITUD | PLAZO DE ENTREGA (*) |
|---|-------------------|----------------|----------------|----------|----------------------|
| | PROGRESIVA | INICIO | FIN | | |
| 2 | 00+000 al 1+600 | Cerro Azul | Cerro Calavera | 1.60 | 180 días |
| 3 | 1+600 al 20+301 | Cerro Calavera | Pampa Clarita | 18.701 | 540 días |
| 4 | 20+301 al 53+386 | Pampa Clarita | Chincha Alta | 33.085 | 540 días |
| 5 | 53+386 al 94+500 | Chincha Alta | San Andrés | 41.114 | 540 días |
| 6 | 94+500 al 148+995 | San Andrés | Guadalupe | 54.495 | 540 días |

(*) Desde la fecha de la firma del Contrato

3. En el Anexo II del Contrato de Concesión se establecen los Cronogramas de Ejecución de las Obras. En dicho Cronograma se indica que el Sub-tramo 2 se ejecutará en los Primeros dos (02) años de la Concesión, para lo cual el Concedente entregará las Áreas de Concesión liberadas. La Primera Calzada de los Sub-tramos 3, 4 y 5 se ejecutarán a partir del tercer año de la Concesión. Asimismo las Segundas



www.mtc.gob.pe
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de la Unión Nacional Frente a la Crisis Externa"

Calzadas de los Sub-tramos 3, 4 y 5 se ejecutarán a partir del año 12vo. de la Concesión

4. Teniendo en cuenta que el CONCEDENTE tiene la obligación de entregar los terrenos necesarios para que el Concesionario pueda ejecutar las obras. No obstante, pese a todos los esfuerzos desplegados por el MTC no ha sido posible liberar los terrenos en los plazos establecidos en el Contrato. De modo tal que al 30.11.08, el avance en las adquisiciones se puede visualizar en el siguiente cuadro:

| | SUBTRAMO | | | ADQUISICIONES AVANCE % | ATRASO INCURRIDO |
|---|----------------------|----------------|----------------|------------------------------|---------------------|
| | PROGRESIVA | INICIO | FIN | | |
| 2 | 00+000 al 1+600 | Cerro Azul | Cerro Calavera | 100 | 180 días |
| 3 | 1+600 al 20+301 | Cerro Calavera | Pampa Clarita | 80 | 577 días |
| 4 | 20+301 al 53+386 | Pampa Clarita | Chincha Alta | 65 | 577 días |
| 5 | 53+386 al 94+500 | Chincha Alta | San Andrés | 0 | |
| 6 | 94+500 al 148+995 | San Andrés | Guadalupe | 0 | |

5. En vista de los atrasos incurridos en la adquisición de los predios afectados por la construcción, y considerando que subsisten dificultades para liberar a tiempo los terrenos, el CONCEDENTE mediante Oficio N° 1356-2008-MTC/25 de fecha 22.12.08 la DG CET comunicó a la Sociedad Concesionaria su voluntad de suscribir una Addenda al Contrato de Concesión que modifique los plazos y establezca un nuevo cronograma de fechas para que PROVÍAS NACIONAL cumpla con liberar, adquirir y entregar a la Sociedad Concesionaria, los predios necesarios afectados necesarios para la ejecución de las obras.
6. Con Carta C.1247.08 del 23.DIC.08 la Sociedad Concesionaria presentó una propuesta de sustitución de obras entre la Primera Etapa y la Segunda Etapa Módulo A, en la que manteniendo el mismo Monto de Inversión, se ejecutaba la segunda pista en los Sub tramos 3 y 4 en vez de ejecutar una pista en el Sub tramo 5, propuesta que se considera factible considerando el avance de las acciones en la compra de las áreas de terreno por trato directo con los propietarios y/o posesionarios en los Sub Tramos 3 y 4.
7. A través del Oficio N° 065-2009-MTC/25 de fecha 21 de enero 2009, la Dirección General de Concesiones en Transportes manifestó su conformidad con el inicio de la evaluación de las modificaciones contractuales que resulten necesarias para viabilizar





PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de la Unión Nacional Frente a la Crisis Externa"

la sustitución de inversiones, dentro del equilibrio económico - financiero de las prestaciones a cargo de las partes.

8. Mediante Carta N° 085.09 la Sociedad Concesionaria presenta una propuesta de addenda que, entre otros, incorpora la modificación de los plazos para la entrega de predios por parte del Concedente y permite intercambiar determinadas obras previstas originalmente para el Módulo A de la Segunda Etapa por otras cuya ejecución se encontraba prevista para la Primera Etapa, en función a la disponibilidad de predios necesarios para la ejecución de dichas obras.
9. Mediante Memorándum N° 412-2008-MTC/20 de fecha 13.02.09, Provías Nacional presenta el Cronograma Actualizado para la Liberación y Adquisición de los predios afectados, los mismos que se encuentran detallados en el Informe N° 366-2008-MTC/20.6 de la Unidad Gerencial de Estudios.
10. Con el Oficio N° 193-2009-MTC/25 de fecha 13 de Febrero de 2009, la Dirección General de Concesiones en Transportes remitió a la Sociedad Concesionaria una propuesta de adenda.
11. Mediante Cartas C.107.09 del 16.FEB.09 y C.137.09 del 03.MAR.09 la Sociedad Concesionaria remite los presupuestos correspondientes a su propuesta, así como la información legal y técnica que precisa las metas físicas que contempla la Addenda que contiene las Inversiones Contractuales y las que serían materia de la sustitución o modificación del Cronograma de Obras.
12. Mediante Carta N° 0165.09 de fecha 20 MAR.09 la Sociedad Concesionaria presenta un borrador de Addenda, luego del acuerdo en las negociaciones al que han arribado el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y la Sociedad Concesionaria, solicitando sea este remitido al Regulador para su opinión.

ANÁLISIS.-

13. El atraso en la liberación de los predios afectados por parte del CONCEDENTE ha obligado al Concesionario a ejecutar las obras previstas de manera parcial y aislada, de modo que no se ha cumplido con el Cronograma establecido en el Contrato de Concesión, por responsabilidad del CONCEDENTE.
14. De seguir esta situación, definitivamente se incurrirá en atrasos irreversibles para cumplir con las metas previstas en el Contrato de Concesión derivando en perjuicios al Estado, al Concesionario y a los usuarios. Por lo que se hace necesario modificar el Cronograma de Ejecución de las Obras.
15. Para tal efecto, el Concedente y el Concesionario, en varias reuniones de trabajo han elaborado un Nuevo Cronograma, que comprende la ejecución de las dos





PERÚ

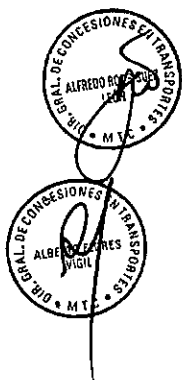
Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de la Unión Nacional Frente a la Crisis Externa"

calzadas de la Autopista entre el Km. 00+000 al Km. 38+620, retrotrayendo la construcción de las Primeras Calzadas entre esta progresiva y la 94+500, debido a las dificultades existentes para la liberación de los predios entre Chincha Alta y San Andrés. Es decir se está reprogramando las construcciones, en vez de hacer una sola calzada entre Cerro Azul y San Andrés, se propone la construcción de las dos calzadas entre Cerro Azul y Pampa Melchorita, de modo tal que los usuarios podrán desplazarse por una autopista entre Lima y la Pampa de Melchorita.

16. La documentación conteniendo los Cronogramas y Presupuestos Contractuales y los Presupuestos de Obras del Cronograma Modificado, para ejecutar las Obras de la Primera Etapa en los Sectores 3 y 4 que están próximos a liberar el 80 % de los terrenos y a mediano plazo el 20 % restante, se encuentran conformes y contienen lo siguiente :
 - El Presupuesto de Inversiones Original de la Primera Etapa y de la Segunda Etapa – Módulo "A". Anexo 1.
 - La Modificación del Cronograma de Obras (sin variar el Monto de las Inversiones); de la Primera Etapa (en la Zona sub tramos 3 y 4) y la Segunda Etapa - Módulo "A" (sub tramo 5). Anexo 2 .
17. Como se puede apreciar ambos Cronogramas conllevan montos similares de Inversiones, con lo cual, de aprobarse la Addenda N° 2, se podría dar continuidad a las Inversiones previstas hasta la culminación de la Primera Etapa cuya demora en la liberación de los terrenos por razones de las dificultades propias del saneamiento físico – legal; las que se agravaron en la zona de Chincha Baja y Tambo de Mora (sub-tramo 5) por los efectos causados por el terremoto de Agosto del 2007 que destruyó viviendas que habían sido ya tasadas y se encontraban en trámite de compra.
18. Asimismo se considera un Programa de terminación por Sectores, compatible con la disponibilidad de los terrenos y con entregas parciales que permitirán poner dichos sectores en servicio al público sucesivamente, con beneficio para los usuarios.
19. Desde el punto de vista de seguridad vial, la Sociedad Concesionaria está proponiendo la ejecución de obras que completen la autopista desde el inicio del tramo concesionado en Pucusana hasta el Km. 38+620 en el Sub Tramo 4 (antes de llegar a Chincha Alta), de forma que los usuarios de la vía cuenten con dos calzadas de circulación, de dos carriles cada una.

La ejecución de estas inversiones proporcionaría una continuidad en el tránsito de los vehículos hasta el Km. 38+620, beneficiando a los usuarios, tanto en disminución de tiempo de viaje y ahorro de costos de operación, como en brindarle una vía con mayor seguridad, dado que el contar con dos calzadas permite





PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de la Unión Nacional Frente a la Crisis Externa"

disminuir las maniobras temerarias que realizan los choferes para adelantar a otros vehículos.

Lo afirmado anteriormente, disminuiría el número de accidentes en las carreteras en los últimos años, particularmente los producidos en los buses de pasajeros que circulan por carreteras que no son autopistas, la mayor parte de ellos son por choques frontales entre vehículos.

20. La Propuesta de Sustitución de Inversiones incluye el desarrollo de obras en los Sub Tramos 3 y 4, para aprovechar la disponibilidad de terrenos con los que se cuenta:

En el Sub Tramo 3:

- La construcción de la Primera Calzada Derecha, comprende la construcción del nuevo trazo de la carretera entre los Km. 1+600 al 20+301, lo que conforma el Sub Tramo 3 y que actualmente se encuentra en ejecución.
- En el tramo en mención se construirá el Puente Cañete.
- Asimismo, se construirán tres pasos a desnivel ubicados en Cochahuasi, Santa Bárbara y Herbay Bajo, para permitir la interconexión vial de las poblaciones aledañas con la carretera en construcción.
- La construcción del Intercambio Vial de Pampa Clarita, que permitirá unir el tramo de carretera construido hasta el Km. 20+301, con la carretera Panamericana actual.

En el Sub Tramo 4:

- La Puesta a Punto del tramo de carretera ya existente, entre el Km.20+301 al 53+386, obra que ya fue ejecutada por COVIPERU, y que permite que este tramo que conforma el Sub Tramo 4, se encuentre con los Parámetros de Condición y Servicio que exige el Contrato de Concesión.
- La construcción de la Primera Calzada Derecha en los 6 Kms de tramos intermedios, entre los Kms. 21+200 a 22+200, 22+600 a 23+600 y 39+200 a 43+200 y Primera Calzada de la Variante Perú LNG, entre los Kms 28+000 al 33+000, obra que mejora el trazo de la carretera ya existente que conforma el Sub Tramo 4, y tal como se mencionó en el punto anterior, ya ha recibido la Puesta a Punto.
- En el tramo intermedio del Km. 39+200 al 43+200, se construirá la calzada derecha del Puente sobre la quebrada Topará.





PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de la Unión Nacional Frente a la Crisis Externa"

En el Sub Tramo 3 y 4:

- Se construirá la calzada izquierda del tramo de carretera del Km. 1+600 al 38+620, incluyendo tramos intermedios y Perú LNG, es decir esta obra constituiría la segunda calzada del Sub Tramo 3 y Sub Tramo 4, que conformaría la autopista.

21. Adicionalmente, al retraso en la entrega de predios del Sub Tramo 5, que impediría la ejecución de las obras en el referido sub tramo, se ha visto la necesidad de evaluar problemas existentes en el suelo de este tramo.

Para evaluar los problemas de suelos ya citados, la Sociedad Concesionaria ha contado con la asesoría del Ing. Julio Kuroiwa, reconocido sismólogo, quien ha elaborado un Estudio en el que menciona que en el trazo actual de la carretera en la zona de Tambo de Mora – Chincha, parte del Sub Tramo 5, se ha producido una licuación masiva del suelo, producto del Sismo del 15 de Agosto de 2007, Lo que la hace no recomendable para uso urbano.

El Estudio señala que esta licuación masiva, se produjo en el Sector de Canchamaná, donde un bloque de más de 3 Kms. de longitud paralelo al mar y de 0.4 a 1 Km. de ancho, se desplazó hacia el mar. En esta zona se puede notar numerosas, profundas y anchas grietas.

En esta zona del Sub Tramo 5, la Sociedad Concesionaria debe evaluar con mayor detenimiento las modificaciones producidas en el suelo, pues según indica el Informe del Ing. Kuroiwa, la napa freática en este sector es muy alta y existen zonas pantanosas con flujo continuo de agua, que podría afectar la construcción de la carretera y su posterior mantenimiento y evaluar el tratamiento a darles ante dicha situación prevista.

Asimismo, la Sociedad Concesionaria ha informado que ha encontrado entre los Kms. 79 al 81 del trazo proyectado, zonas con gran cantidad de sales, realizando calicatas y encontrando que la napa freática se encuentra a 0.60 y 1.00 mts.

Mientras se ejecutan las obras del Sub Tramo 3 y 4, propuestas en la Sustitución de Inversiones y se evalúa el adelanto de las inversiones, la Sociedad Concesionaria, en vista del cambio en las condiciones físicas de la zona, deberá ejecutar Estudios de Suelos y Geotécnicos que permitan definir las modificaciones necesarias al trazo de la autopista en parte del Sub Tramo 5, tal como ha sido solicitado por el Ministerio de Transportes, en el Oficio N° 065-2009-MTC/25 del 23/01/09

22. Por lo expuesto manifestamos que la propuesta es favorable a la normalización de las Inversiones demoradas en la Primera Etapa, por que permite la realización





PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de la Unión Nacional Frente a la Crisis Externa"

CONCLUSIÓN.-

23. Se encuentra procedente el Proyecto de Addenda N° 2 al Contrato de Concesión de la Red Vial N° 6 por razones de índole técnica .
24. Paralelamente el CONCEDENTE deberá continuar la evaluación y ejecución los Términos de Referencia en coordinación con los Concesionarios, para la realización de un Estudio Técnico – Económico para una Addenda posterior destinada a ADELANTAR LAS INVERSIONES DE LA II y III ETAPAS, la misma que debe estar suscrita en el Segundo Semestre del presente año y de continuidad a las obras al termino de la I Etapa.

Salvo mejor parecer.

Atentamente,


Ing° Alfredo Rodríguez León

Adj.: Anexos 1 y 2 + Presupuestos (total 20 folios).



ANEXO 1

PROPUESTA TECNICA CONTRACTUAL

PROGRAMA DE INVERSIONES ORIGINAL

MONTOS DE OBRAS PRIMERA ETAPA

| OBRAS | MONTOS US\$ |
|---|----------------------|
| PUESTA A PUNTO 20+301-53+386 | 2.415.553,97 |
| PRIMERA CALZADA (DERECHA) 1+600 -20+301 | 14.064.991,92 |
| PUENTE RIO CAÑETE (CALZADA DERECHA) | 4.147.479,34 |
| PUENTE RIO CHICO (CALZADA DERECHA) | 2.143.308,98 |
| PUENTE RIO MATAGENTE (CALZADA DERECHA) | 2.143.308,98 |
| PUENTE RÍO PISCO (CALZADA DERECHA) | 4.147.917,31 |
| PUENTE TAMBO DE MORA (CALZADA DERECHA) | 381.204,33 |
| INTERCAMBIO PAMPA CLARITA | 1.684.083,48 |
| INTERCAMBIO TAMBO DE MORA | 1.374.928,77 |
| INTERCAMBIO PISCO | 1.529.289,31 |
| SEIS PASOS A DESNIVEL | 1.840.422,79 |
| PRIMERA CALZADA (DERECHA) 53+386 - 94+400 | 22.839.400,55 |
| TOTAL | 58.711.889,73 |

SEGUNDA ETAPA MODULO A

| OBRAS | MONTOS US\$ |
|---|----------------------|
| PRIMERA CALZADA (DERECHA), EN LOS 6 KMS. DE TRAMOS INTERMEDIOS, ENTRE KMS 21+000 A 22+200, 22+600 A 23+600 y 39+200 A 43+200 Y PRIMERA CALZADA DE LA VARIANTE PERU LNG, ENTRE KMS 28+000 AL 33+000. | 7.176.190,58 |
| SEGUNDA CALZADA (IZQUIERDA) ENTRE KMS 1+600 - 53+386 INCLUYE TRAMOS INTERMEDIOS Y PERU LNG. | 33.784.146,96 |
| PUENTE RIO CAÑETE (CALZADA IZQUIERDA) | 3.807.784,59 |
| PUENTE QUEBRADA TOPARÁ (DOS CALZADAS) | 688.492,16 |
| TOTAL | 45.456.614,29 |

Nota: Los montos corresponden a los consignados en la Propuesta Técnica.

Es de precisar que los montos incluyen el costo de las Obras Preliminares.



ANEXO 2

PROPUESTA MODIFICACIÓN DEL CRONOGRAMA DE OBRAS

(SIN VARIAR EL MONTO DE INVERSIONES)

MONTO DE OBRAS PRIMERA ETAPA

| ITEM | OBRAS | MONTO US\$ (Sin IGV) |
|------|--|-------------------------|
| A | PUESTA A PUNTO 20+301-53+386 | 2.415.553,97 |
| B | PRIMERA CALZADA (DERECHA) 1+600 -20+301 | 14.064.991,92 |
| C | PRIMERA CALZADA (DERECHA), EN LOS 6 Km. DE TRAMOS INTERMEDIOS, ENTRE KMS 21+000 A 22+200, 22+600 A 23+600 y 39+200 A 43+200 Y PRIMERA CALZADA DE LA VARIANTE PERU LNG, ENTRE KMS 28+000 AL 33+000. | 7.176.190,58 |
| D | SEGUNDA CALZADA (IZQUIERDA) 1+600 – 38+620 INCLUYE TRAMOS INTERMEDIOS Y PERU LNG. | 24.151.348,37 |
| E | PUENTE RIO CAÑETE (DOS CALZADAS) | 7.955.263,93 |
| F | PUENTE QUEBRADA TOPARÁ (CALZADA DERECHA) | 344.246,08 |
| G | INTERCAMBIO PAMPA CLARITA | 1.684.083,48 |
| H | TRES PASOS A DESNIVEL, UBICADOS EN COCHAHUASI, SANTA BARBARA Y HERBAY BAJO. | 920.211,40 |
| | TOTAL | 58.711.889,73 |

SEGUNDA ETAPA MODULO A

| | OBRAS | MONTO US \$ |
|----|--|----------------------|
| I | PRIMERA CALZADA (DERECHA) 53+386 – 94+400 | 22.839.400,55 |
| J | SEGUNDA CALZADA (IZQUIERDA) 38+620 – 53+386 | 9.632.798,59 |
| K | PUENTE RIO CHICO (CALZADA DERECHA) | 2.143.308,98 |
| L | PUENTE RIO MATAGENTE (CALZADA DERECHA) | 2.143.308,98 |
| LL | PUENTE RÍO PISCO (CALZADA DERECHA) | 4.147.917,31 |
| M | PUENTE TAMBO DE MORA (CALZADA DERECHA) | 381.204,33 |
| N | PUENTE QUEBRADA TOPARÁ (CALZADAS IZQUIERDA) | 344,246,08 |
| O | INTERCAMBIO TAMBO DE MORA | 1.374.928,77 |
| P | INTERCAMBIO PISCO | 1.529.289,31 |
| Q | TRES PASOS A DESNIVEL, UBICADOS EN SUB TRAMO 5 | 920.211,40 |
| | TOTAL | 45.456.614,29 |

Nota: Los montos corresponden a los consignados en la Propuesta Técnica.

Es de precisar que los montos incluyen el costo de las Obras Preliminares, y no incluyen IGV.



" A "

| DESCRIPCION | UNIDAD | CANTIDAD | PRECIO UNITARIO | VALOR DIRECTO |
|---|--------------------|------------|-----------------|---------------------|
| PUESTA A PUNTO CALZADA EXISTENTE 20+301 - 53+386 | | | | |
| Reparación Falla estructural de Pavimento | | | | 145,216.87 |
| Excavación | m ³ | 2,666.65 | 0.89 | 2,372.94 |
| Transporte material excavación | m ³ .km | 9,333.28 | 0.30 | 2,768.43 |
| Sub-base | m ³ | 1,124.89 | 8.00 | 8,996.58 |
| Transporte material de sub-base | m ³ .km | 28,122.25 | 0.30 | 8,341.61 |
| Base | m ³ | 1,045.49 | 9.34 | 9,762.81 |
| Transporte material de base | m ³ .km | 26,137.25 | 0.30 | 7,752.82 |
| Imprimación | gal | 1,531.24 | 2.09 | 3,196.19 |
| Riego de Liga | gal | 574.82 | 2.09 | 1,199.84 |
| Carpeta Asfáltica | m ³ | 496.28 | 74.70 | 37,074.20 |
| Transporte de Carpeta Asfáltica | m ³ .km | 12,407.00 | 0.30 | 3,680.16 |
| Bacheo | m ² | 2,415.21 | 10.81 | 26,108.75 |
| Tratamiento de Fisuras | m | 9,660.82 | 3.52 | 33,962.53 |
| Reconformación de Bermas | | | | 259,851.17 |
| Reconformación de Bermas | m ² | 66,170.00 | 1.98 | 130,848.80 |
| Imprimación | gal | 41,951.78 | 2.09 | 87,566.92 |
| Arenado | m ³ | 2,646.80 | 8.24 | 21,808.13 |
| Transporte de Arena | m ³ .km | 66,170.00 | 0.30 | 19,627.32 |
| Recapeo | | | | 1,043,950.49 |
| Riego de Liga | gal | 28,166.12 | 2.09 | 58,791.79 |
| Carpeta Asfáltica | m ³ | 11,996.62 | 74.70 | 896,197.87 |
| Transporte de Carpeta Asfáltica | m ³ .km | 299,915.50 | 0.30 | 88,960.82 |
| Limpieza de Drenajes | | | | 12,814.00 |
| Limpieza de Alcantarillas | m ³ | 1,440.00 | 8.90 | 12,814.00 |
| Señalización | | | | 123,598.10 |
| Señalización | m | 33.09 | 3,735.21 | 123,598.10 |
| Mitigación Ambiental | | | | 347,012.56 |
| Remediación Ambiental - Arborización | km | 33.09 | 10,486.93 | 347,012.56 |
| COSTO DIRECTO | | | | 1,932,443.18 |
| UTILIDADES Y GASTOS GENERALES | | | | 483,110.79 |
| TOTAL SIN IGV | | | | 2,415,553.97 |



" B "

| DESCRIPCIÓN | UNIDAD | CANTIDAD | PRECIO UNITARIO | VALOR DIRECTO |
|--|--------------------|--------------|-----------------|----------------------|
| CONSTRUCCION PRIMERA CALZADA (DERECHA) VIA 1+600 - 20+301 | | | | |
| Trazo y Replanteo | | | | 16,310.82 |
| Replanteo y Nivelación | km | 18.70 | 872.24 | 16,310.82 |
| Desmante | | | | 270,747.34 |
| Desmante | m ³ | 140,257.50 | 0.89 | 124,972.89 |
| Transporte material de desmante | m ³ .km | 490,901.25 | 0.30 | 145,774.45 |
| Excavación | | | | 518,563.96 |
| Excavación | m ³ | 582,564.81 | 0.89 | 518,563.96 |
| Relleno | | | | 6,066,245.64 |
| Relleno | m ³ | 1,161,858.03 | 3.59 | 4,174,014.26 |
| Transporte material relleno | m ³ .km | 6,378,768.60 | 0.30 | 1,892,231.38 |
| Sub-Base | | | | 820,229.09 |
| Sub-base | m ³ | 76,861.11 | 8.00 | 614,878.96 |
| Transporte material de sub-base | m ³ .km | 691,749.99 | 0.30 | 205,350.13 |
| Base | | | | 581,922.28 |
| Base | m ³ | 48,435.59 | 9.34 | 452,456.25 |
| Transporte material de base | m ³ .km | 435,920.31 | 0.30 | 129,466.03 |
| Carpeta Asfáltica | | | | 1,571,634.03 |
| Imprimación | gal | 102,558.15 | 2.09 | 214,235.52 |
| Riego de Liga | gal | 16,245.56 | 2.10 | 34,073.25 |
| Carpeta Asfáltica | m ³ | 16,830.90 | 74.71 | 1,257,502.41 |
| Transporte de Carpeta Asfáltica | m ³ .km | 151,478.10 | 0.30 | 45,094.89 |
| Arenado (Bermas) | m ³ | 1,870.10 | 8.33 | 15,572.08 |
| Transporte de Arena | m ³ .km | 16,830.90 | 0.31 | 5,155.89 |
| Estructuras | | | | 892,421.99 |
| Excavación para estructuras | m ³ | 5,670.00 | 6.38 | 36,167.20 |
| Relleno de Estructuras | m ³ | 1,890.00 | 9.75 | 18,435.28 |
| Pasos peatonales | u | 2.00 | 55,011.31 | 110,022.63 |
| Encofrado Vigas, Losas y Diafragmas | m ² | 13,387.50 | 11.00 | 147,237.40 |
| Concreto F'C= 175 Kg/Cm ² con bomba | m ³ | 3,260.25 | 92.33 | 301,024.78 |
| Acero de Refuerzo | kg | 211,916.25 | 1.32 | 279,534.69 |
| Señalización | | | | 308,318.33 |
| Señalización | km | 18.70 | 16,487.61 | 308,318.33 |
| Mitigación Ambiental | | | | 205,600.06 |
| Remediación Ambiental - Arborización | km | 18.70 | 10,994.66 | 205,600.06 |
| COSTO DIRECTO | | | | 11,251,993.54 |
| UTILIDADES Y GASTOS GENERALES | | | | 2,812,998.38 |
| TOTAL SIN IGV | | | | 14,064,991.92 |



" C "

| DESCRIPCIÓN | UNIDAD | CANTIDAD | PRECIO UNITARIO | VALOR DIRECTO |
|---|--------|--------------|-----------------|---------------------|
| PRIMERA CALZADA TRAMOS INTERMEDIOS Y VARIANTE PERU LNG | | | | |
| Trazo y Replanteo | | | | 8,720.46 |
| Replanteo y Nivelación | km | 11.00 | 792.77 | 8,720.46 |
| Desmonte | | | | 147,706.85 |
| Desmonte | m³ | 83,444.80 | 0.82 | 68,172.39 |
| Transporte material de desmonte | m³.km | 292,056.80 | 0.27 | 79,534.46 |
| Excavación | | | | 411,151.68 |
| Excavación | m³ | 503,260.47 | 0.82 | 411,151.68 |
| Relleno | | | | 2,852,361.61 |
| Relleno | m³ | 591,166.53 | 3.30 | 1,949,763.03 |
| Transporte material relleno | m³.km | 3,314,413.16 | 0.27 | 902,598.58 |
| Sub-Base | | 0.00 | | 467,604.52 |
| Sub-base | m³ | 43,057.52 | 7.34 | 316,158.31 |
| Transporte material de sub-base | m³.km | 556,122.40 | 0.27 | 151,446.20 |
| Base | | 0.00 | | 326,880.26 |
| Base | m³ | 27,036.12 | 8.57 | 231,786.14 |
| Transporte material de base | m³.km | 349,193.13 | 0.27 | 95,094.13 |
| Carpeta Asfáltica | | 0.00 | | 870,558.87 |
| Imprimación | gal | 55,372.86 | 1.92 | 106,114.51 |
| Riego de Liga | gal | 9,665.13 | 1.92 | 18,521.91 |
| Carpeta Asfáltica | m³ | 10,013.38 | 68.59 | 686,773.79 |
| Transporte de Carpeta Asfáltica | m³.km | 174,912.81 | 0.27 | 47,633.18 |
| Arenado (Bermas) | m³ | 934.58 | 7.56 | 7,069.72 |
| Transporte de Arena | m³.km | 16,325.17 | 0.27 | 4,445.76 |
| Estructura | | 0.00 | | 427,176.34 |
| Excavación para estructuras | m³ | 3,358.56 | 5.83 | 19,579.64 |
| Relleno de Estructuras | m³ | 1,119.52 | 8.88 | 9,936.61 |
| Transporte material exceso | m³.km | 7,836.63 | 0.27 | 2,134.11 |
| Encofrado Vigas, Losas y Diafragmas | m² | 7,929.92 | 10.09 | 79,982.18 |
| Concreto F'c= 175 Kg/Cm² con bomba | m³ | 1,931.17 | 84.72 | 163,615.30 |
| Acero de Refuerzo | kg | 125,526.02 | 1.21 | 151,928.50 |
| Señalización | | 0.00 | | 137,275.12 |
| Señalización | km | 9.07 | 15,129.18 | 137,275.12 |
| Mitigación Ambiental | | 0.00 | | 91,516.75 |
| Remediación Ambiental - Arborización | km | 9.07 | 10,086.12 | 91,516.75 |
| COSTO DIRECTO | | | | 5,740,952.47 |
| UTILIDADES Y GASTOS GENERALES | | | | 1,435,238.12 |
| TOTAL SIN IGV | | | | 7,176,190.58 |



" D "

| DESCRIPCIÓN | UNIDAD | CANTIDAD | PRECIO UNITARIO | VALOR DIRECTO |
|---|--------------------|---------------|-----------------|----------------------|
| SEGUNDA CALZADA (IZQUIERDA) 1+600 - 38+620 | | | | |
| Trazo y Replanteo | | | | 29,348.32 |
| Replanteo y Nivelación | km | 37.02 | 792.77 | 29,348.32 |
| Desmorte | | | | 497,104.92 |
| Desmorte | m ³ | 280,832.07 | 0.82 | 229,433.04 |
| Transporte material de desmorte | m ³ .km | 982,912.25 | 0.27 | 267,671.88 |
| Excavación | | | | 1,378,175.80 |
| Excavación | m ³ | 1,686,923.40 | 0.82 | 1,378,175.80 |
| Relleno | | | | 9,599,574.89 |
| Relleno | m ³ | 1,989,560.99 | 3.30 | 6,561,894.58 |
| Transporte material relleno | m ³ .km | 11,154,601.60 | 0.27 | 3,037,680.31 |
| Sub-Base | | 0.00 | | 1,573,715.11 |
| Sub-base | m ³ | 144,909.35 | 7.34 | 1,064,025.47 |
| Transporte material de sub-base | m ³ .km | 1,871,620.55 | 0.27 | 509,689.64 |
| Base | | | | 1,100,110.02 |
| Base | m ³ | 90,989.59 | 8.57 | 780,072.34 |
| Transporte material de base | m ³ .km | 1,175,203.59 | 0.27 | 320,037.68 |
| Carpeta Asfáltica | | | | 2,935,399.70 |
| Imprimación | gal | 186,356.41 | 1.92 | 357,126.58 |
| Riego de Liga | gal | 32,527.84 | 1.92 | 62,335.16 |
| Carpeta Asfáltica | m ³ | 33,780.75 | 68.59 | 2,316,874.12 |
| Transporte de Carpeta Asfáltica | m ³ .km | 588,666.10 | 0.27 | 160,308.68 |
| Arenado (Bermas) | m ³ | 3,145.32 | 7.56 | 23,793.03 |
| Transporte de Arena | m ³ .km | 54,942.10 | 0.27 | 14,962.12 |
| Estructura | | | | 1,437,654.74 |
| Excavación para estructuras | m ³ | 11,303.16 | 5.83 | 65,894.94 |
| Relleno de Estructuras | m ³ | 3,767.72 | 8.88 | 33,441.49 |
| Transporte material exceso | m ³ .km | 26,374.05 | 0.27 | 7,182.32 |
| Encofrado Vigas, Losas y Diafragmas | m ² | 26,688.02 | 10.09 | 269,178.66 |
| Concreto F'C= 175 Kg/Cm ² con bomba | m ³ | 6,499.32 | 84.72 | 550,644.54 |
| Acero de Refuerzo | kg | 422,455.70 | 1.21 | 511,312.79 |
| Señalización | | | | 461,997.12 |
| Señalización | km | 30.54 | 15,129.18 | 461,997.12 |
| Mitigación Ambiental | | | | 307,998.08 |
| Remediación Ambiental - Arborización | km | 30.54 | 10,086.12 | 307,998.08 |
| COSTO DIRECTO | | | | 19,321,078.70 |
| UTILIDADES Y GASTOS GENERALES | | | | 4,830,269.67 |
| TOTAL SIN IGV | | | | 24,151,348.37 |



" E "

| DESCRIPCIÓN | UNIDAD | CANTIDAD | PRECIO UNITARIO | VALOR DIRECTO |
|---|----------------|--------------|-----------------|---------------------|
| CONSTRUCCION PUENTE SOBRE EL RIO CAÑETE (DOS CALZADAS) | | | | |
| Puente | | | | |
| Obras Preliminares | | | | 6,768.79 |
| Trazo y Replanteo | m ² | 12,848.86 | 0.53 | 6,768.79 |
| Movimiento de Tierras | | | | 236,558.51 |
| Excavacion conglomerado Boloneria en Seco | m ³ | 2,829.30 | 8.82 | 24,950.60 |
| Excavacion Caisson Abierto Bajo Agua | m ³ | 11,977.38 | 16.01 | 191,814.70 |
| Relleno Compactado de Excavacion Remanente | m ³ | 4,174.72 | 4.74 | 19,793.21 |
| Encofrado y desEncofrado | | | | 1,247,061.94 |
| Encofrado Elevacion Estribos en Seco | m ² | 10,742.00 | 10.54 | 113,177.90 |
| Encofrado de Veredas Cv | m | 1,630.00 | 5.27 | 8,586.85 |
| Encofrado Caisson | m ² | 16,204.00 | 18.96 | 307,306.12 |
| Encofrado Arco, Vigas, Losas y Diafragmas | m ² | 43,132.00 | 18.96 | 817,991.08 |
| Concreto | | | | 2,750,302.92 |
| Concreto f _c = 100 kg/cm ² con Bomba | m ³ | 5,430.00 | 67.43 | 366,147.66 |
| Concreto f _c = 210 kg/cm ² con Bomba | m ³ | 17,578.00 | 95.88 | 1,685,339.18 |
| Concreto f _c = 280 kg/cm ² con Bomba | m ³ | 5,328.00 | 110.63 | 589,426.94 |
| Concreto Ciclopeo f _c = 140 kg/cm ² Bajo Agua con Bomba | m ³ | 1,854.00 | 59.00 | 109,389.14 |
| Armadura | | | | 2,050,591.28 |
| Acero de Refuerzo F _y = 4200 kg/cm ² | kg | 1,621,890.00 | 1.26 | 2,050,591.28 |
| Varios | | | | 72,927.69 |
| Apoyo Movil 400X200X60 mm | u | 48.00 | 158.04 | 7,585.93 |
| Articulaciones | m | 59.70 | 158.04 | 9,435.00 |
| Borde Cortante del Caisson | m | 454.84 | 15.80 | 7,188.30 |
| Junta de Dilatación Metalica | m | 143.26 | 179.11 | 25,659.63 |
| Drenaje Tubo de Pvc de D= 3"X16" | u | 308.00 | 10.54 | 3,245.09 |
| Albañileria Hueca en Veredas | m | 1,852.78 | 2.11 | 3,904.18 |
| Acabado de Veredas | m | 1,852.78 | 2.11 | 3,904.18 |
| Baranda Metalica | m | 1,852.78 | 5.27 | 9,760.46 |
| Pintura de Barandas | m | 1,852.78 | 1.21 | 2,244.91 |
| COSTO DIRECTO | | | | 6,364,211.14 |
| UTILIDADES Y GASTOS GENERALES | | | | 1,591,052.78 |
| TOTAL SIN IGV | | | | 7,955,263.93 |



" F "

| DESCRIPCIÓN | UNIDAD | CANTIDAD | PRECIO UNITARIO | VALOR DIRECTO |
|---|----------------|-----------|--------------------|-------------------|
| CONSTRUCCION DE PUENTE SOBRE QUEBRADA TOPARÁ (LONG. MIN. 50 m) (CALZADA DERECHA) | | | | |
| Puente | | | | |
| Obras Preliminares | | | | 698.72 |
| Trazo y Replanteo | m ² | 1,385.50 | 0.50 | 698.72 |
| Movimiento de Tierras | | 0.00 | | 4,893.87 |
| Excavacion conglomerado Boloneria en Seco | m ³ | 384.00 | 8.44 | 3,241.76 |
| Excavacion Caisson Abierto Bajo Agua | m ³ | 90.00 | 15.33 | 1,379.78 |
| Relleno Compactado de Excavcion Remanente | m ³ | 60.00 | 4.54 | 272.33 |
| Encofrado y desEncofrado | | 0.00 | | 20,540.39 |
| Encofrado Vigas, Losas y Diafragmas | m ² | 1,020.50 | 10.09 | 10,292.89 |
| Encofrado Elevacion Estribos en Seco | m ² | 307.00 | 10.09 | 3,096.44 |
| Encofrado de Veredas Cv | m | 41.00 | 5.04 | 206.77 |
| Encofrado Caisson | m ² | 382.50 | 18.16 | 6,944.30 |
| Concreto | | 0.00 | | 51,349.96 |
| Concreto f'c= 100 kg/cm ² con Bomba | m ³ | 112.50 | 64.55 | 7,262.01 |
| Concreto f'c= 210 kg/cm ² con Bomba | m ³ | 241.50 | 91.78 | 22,165.77 |
| Concreto f'c= 280 kg/cm ² con Bomba | m ³ | 187.00 | 105.90 | 19,804.10 |
| Concreto Ciclopeo f'c= 140 kg/cm ² Bajo Agua con Bomba | m ³ | 37.50 | 56.48 | 2,118.09 |
| Armadura | | 0.00 | | 33,079.66 |
| Acero de Refuerzo Fy= 4200 kg/cm ² | kg | 27,331.00 | 1.21 | 33,079.66 |
| Unidades Postensoras | | 0.00 | | 161,504.04 |
| Tendon Postensor | Ton-m | 64,050.00 | 2.52 | 161,504.04 |
| Varios | | 0.00 | | 3,330.24 |
| Apoyo Movil 400X600X60 mm | u | 1.00 | 151.29 | 151.29 |
| Apoyo Fijo de 550X600X60 mm | u | 1.00 | 161.38 | 161.38 |
| Borde Cortante del Caisson | m | 31.50 | 15.13 | 476.57 |
| Junta de Dilatación Metalica | m | 10.00 | 171.46 | 1,714.64 |
| Drenaje Tubo de Pvc de D= 3"X16" | u | 19.00 | 10.09 | 191.64 |
| Albañileria Hueca en Veredas | m | 62.00 | 2.02 | 125.07 |
| Acabado de Veredas | m | 62.00 | 2.02 | 125.07 |
| Baranda Metalica | m | 62.00 | 5.04 | 312.67 |
| Pintura de Barandas | m | 62.00 | 1.16 | 71.91 |
| COSTO DIRECTO | | | | 275,396.86 |
| UTILIDADES Y GASTOS GENERALES | | | | 68,849.22 |
| TOTAL SIN IGV | | | | 344,246.08 |



" G "

| DESCRIPCIÓN | UNIDAD | CANTIDAD | PRECIO UNITARIO | VALOR DIRECTO |
|--|--------------------|------------|-----------------|---------------------|
| INTERCAMBIADOR VIAL PAMPA CLARITA | | | | |
| Obra Básica - Vía | | | | 1,073,247.65 |
| Replanteo y Nivelación | km | 1.80 | 863.49 | 1,554.29 |
| Desmante | m ³ | 18,900.00 | 0.89 | 16,818.33 |
| Transporte material de desmante | m ³ .km | 66,150.00 | 0.30 | 19,621.39 |
| Excavación | m ³ | 151.22 | 0.89 | 134.56 |
| Relleno | m ³ | 157,586.39 | 3.59 | 566,112.26 |
| Transporte material relleno | m ³ .km | 787,175.85 | 0.30 | 233,491.80 |
| Sub-base | m ³ | 5,724.00 | 8.00 | 45,779.08 |
| Transporte material de sub-base | m ³ .km | 28,620.00 | 0.30 | 8,489.25 |
| Base | m ³ | 5,382.00 | 9.34 | 50,257.25 |
| Transporte material de base | m ³ .km | 26,910.00 | 0.30 | 7,982.03 |
| Imprimación | gal | 7,588.98 | 2.09 | 15,840.65 |
| Riego de Liga | gal | 1,563.66 | 2.09 | 3,263.86 |
| Carpeta Asfáltica | m ³ | 1,350.00 | 74.70 | 100,850.67 |
| Transporte de Carpeta Asfáltica | m ³ .km | 6,750.00 | 0.30 | 2,002.18 |
| Arenado (Bermas) | m ³ | 108.00 | 8.24 | 889.86 |
| Transporte de Arena | m ³ .km | 540.00 | 0.30 | 160.17 |
| Estructura | | | | 224,582.53 |
| Excavación para estructuras | m ³ | 985.00 | 6.35 | 6,254.61 |
| Relleno de Estructuras | m ³ | 357.00 | 9.67 | 3,451.33 |
| Transporte material exceso | m ³ .km | 2,198.00 | 0.30 | 651.97 |
| Encofrado Vigas, Losas y Diafragmas | m ² | 676.00 | 10.99 | 7,426.48 |
| Encofrado Elevacion Estribos en Seco | m ² | 1,686.00 | 10.99 | 18,522.25 |
| Encofrado de Veredas cv | m | 50.00 | 5.49 | 274.65 |
| Encofrado Cimentacion Bajo Agua | m ² | 340.00 | 19.77 | 6,723.38 |
| Concreto F'C= 175 Kg/Cm ² con bomba | m ³ | 6.30 | 92.28 | 581.37 |
| Concreto F'C= 210 Kg/Cm ² con bomba | m ³ | 327.00 | 99.97 | 32,690.78 |
| Concreto F'C= 350 Kg/Cm ² con bomba | m ³ | 157.00 | 130.73 | 20,524.98 |
| Acero de Refuerzo | kg | 36,355.00 | 1.32 | 47,927.14 |
| Tendon Postensor | Ton-m | 26,465.00 | 2.75 | 72,685.54 |
| Apoyo Fijo De 600X600X60 mm | u | 2.00 | 175.77 | 351.55 |
| Apoyo Movil Tipo 1 400X200X25 mm | u | 6.00 | 164.79 | 988.73 |
| Apoyo Movil Tipo 2 400X300X49 mm | u | 2.00 | 164.79 | 329.58 |
| Apoyo Movil Tipo 3 400X400X77 mm | u | 2.00 | 164.79 | 329.58 |
| Junta de Dilatación Metalica | m | 20.00 | 186.76 | 3,735.21 |
| Drenaje Tubo de Pvc de D= 3"X16" | u | 24.00 | 10.99 | 263.66 |
| Albañileria Hueca en Veredas | m | 78.00 | 2.20 | 171.38 |
| Acabado de Veredas | m | 78.00 | 2.20 | 171.38 |
| Baranda Metalica | m | 78.00 | 5.49 | 428.45 |
| Pintura de Barandas | m | 78.00 | 1.26 | 98.54 |
| Señalización | | | | 29,661.96 |
| Señalización | km | 1.80 | 16,478.87 | 29,661.96 |
| Mitigación Ambiental | | | | 19,774.64 |
| Remediación Ambiental - Arborización | km | 1.80 | 10,985.91 | 19,774.64 |
| COSTO DIRECTO | | | | 1,347,266.78 |
| UTILIDADES Y GASTOS GENERALES | | | | 336,816.70 |
| TOTAL SIN IGV | | | | 1,684,083.48 |



" H "

| DESCRIPCION | UNIDAD | CANTIDAD | PRECIO UNITARIO | VALOR DIRECTO |
|--|----------------|------------|-----------------|-------------------|
| CONSTRUCCION TRES PASOS A DESNIVEL UBICADOS COCHAHUASI, SANTA BARBARA Y HERBAY BAJO | | | | |
| Pasos a Desnivel | | | | |
| Obras Preliminares | | | | 4,642.39 |
| Trazo y Replanteo | m ² | 8,451.54 | 0.55 | 4,642.39 |
| Movimiento de Tierras | | | | 32,515.76 |
| Excavacion conglomerado Bolonera en Seco | m ³ | 2,342.40 | 9.20 | 21,538.86 |
| Excavacion Caisson Abierto Bajo Agua | m ³ | 549.00 | 16.70 | 9,167.52 |
| Relleno Compactado de Excavacion Remanente | m ³ | 366.00 | 4.94 | 1,809.38 |
| Encofrado y desEncofrado | | | | 115,943.17 |
| Encofrado Vigas, Losas y Diafragmas | m ² | 6,225.06 | 10.99 | 68,387.96 |
| Encofrado Elevacion Estribos en Seco | m ² | 4,203.69 | 10.99 | 46,181.37 |
| Encofrado de Veredas Cv | m | 250.11 | 5.49 | 1,373.84 |
| Concreto | | | | 341,177.48 |
| Concreto f'c= 100 kg/cm ² con Bomba | m ³ | 686.25 | 70.31 | 48,250.12 |
| Concreto f'c= 210 kg/cm ² con Bomba | m ³ | 1,473.15 | 99.97 | 147,273.45 |
| Concreto f'c= 280 kg/cm ² con Bomba | m ³ | 1,140.69 | 115.35 | 131,580.95 |
| Concreto Ciclopeo f'c= 140 kg/cm ² Bajo Agua con Bomba | m ³ | 228.75 | 61.52 | 14,072.96 |
| Armadura | | | | 219,787.34 |
| Acero de Refuerzo Fy= 4200 kg/cm ² | kg | 166,719.09 | 1.32 | 219,787.34 |
| Varios | | | | 22,102.97 |
| Apoyo Movil 400X600X60 mm | u | 6.00 | 164.79 | 988.73 |
| Apoyo Fijo de 550X600X60 mm | u | 6.00 | 175.77 | 1,054.65 |
| Borde Cortante del Caisson | m | 192.15 | 16.48 | 3,166.41 |
| Junta de Dilatación Metalica | m | 60.99 | 186.76 | 11,390.52 |
| Drenaje Tubo de Pvc de D= 3"X16" | u | 117.00 | 10.99 | 1,285.35 |
| Albañileria Hueca en Veredas | m | 378.21 | 2.20 | 831.00 |
| Acabado de Veredas | m | 378.21 | 2.20 | 831.00 |
| Baranda Metalica | m | 378.21 | 5.49 | 2,077.49 |
| Pintura de Barandas | m | 378.21 | 1.26 | 477.82 |
| COSTO DIRECTO | | | | 736,169.12 |
| UTILIDADES Y GASTOS GENERALES | | | | 184,042.28 |
| TOTAL SIN IG | | | | 920,211.40 |



" | "

| DESCRIPCIÓN | UNIDAD | CANTIDAD | PRECIO UNITARIO | VALOR DIRECTO |
|---|--------------------|--------------|-----------------|----------------------|
| CONSTRUCCION PRIMERA CALZADA (DERECHA) VIA 53+386 - 94+400 | | | | |
| Trazo y Replanteo | | | | 35,403.20 |
| Replanteo y Nivelación | km | 41.00 | 863.49 | 35,403.20 |
| Desmorte | | | | 593,070.89 |
| Desmorte | m ³ | 307,605.00 | 0.89 | 273,725.03 |
| Transporte material de desmorte | m ³ .km | 1,076,617.50 | 0.30 | 319,345.87 |
| Excavación | | | | 332,303.46 |
| Excavación | m ³ | 373,433.90 | 0.89 | 332,303.46 |
| Relleno | | | | 7,997,969.71 |
| Relleno | m ³ | 1,723,685.57 | 3.59 | 6,192,156.12 |
| Transporte material relleno | m ³ .km | 6,087,977.71 | 0.30 | 1,805,813.59 |
| Sub-Base | | | | 1,635,223.00 |
| Sub-base | m ³ | 168,567.54 | 8.00 | 1,348,159.97 |
| Transporte material de sub-base | m ³ .km | 967,781.70 | 0.30 | 287,063.03 |
| Base | | | | 1,229,154.40 |
| Base | m ³ | 106,226.26 | 9.34 | 991,943.45 |
| Transporte material de base | m ³ .km | 799,714.30 | 0.30 | 237,210.95 |
| Carpeta Asfáltica | | | | 3,491,848.37 |
| Imprimación | gal | 224,924.88 | 2.09 | 469,490.92 |
| Riego de Liga | gal | 35,628.86 | 2.09 | 74,368.95 |
| Carpeta Asfáltica | m ³ | 36,912.60 | 74.70 | 2,757,526.20 |
| Transporte de Carpeta Asfáltica | m ³ .km | 466,660.80 | 0.30 | 138,420.75 |
| Arenado (Bermas) | m ³ | 4,101.40 | 8.24 | 33,793.21 |
| Transporte de Arena | m ³ .km | 61,521.00 | 0.30 | 18,248.34 |
| Estructura | | | | 1,830,491.48 |
| Excavación para estructuras | m ³ | 12,420.00 | 6.35 | 78,865.22 |
| Relleno de Estructuras | m ³ | 4,140.00 | 9.67 | 40,023.87 |
| Transporte material exceso | m ³ .km | 28,980.00 | 0.30 | 8,596.04 |
| Paso Peatonal | u | 2.00 | 54,929.56 | 109,859.12 |
| Encofrado Vigas, Losas y Diafragmas | m ² | 29,325.00 | 10.99 | 322,161.86 |
| Concreto F'C= 175 Kg/Cm ² con bomba | m ³ | 7,141.50 | 92.28 | 659,029.45 |
| Acero de Refuerzo | kg | 464,197.50 | 1.32 | 611,955.92 |
| Señalización | | | | 675,633.56 |
| Señalización | km | 41.00 | 16,478.87 | 675,633.56 |
| Mitigación Ambiental | | | | 450,422.37 |
| Remediación Ambiental - Arborización | km | 41.00 | 10,985.91 | 450,422.37 |
| COSTO DIRECTO | | | | 18,271,520.44 |
| UTILIDADES Y GASTOS GENERALES | | | | 4,567,880.11 |
| TOTAL SIN IGV | | | | 22,839,400.55 |



" J "

| DESCRIPCIÓN | UNIDAD | CANTIDAD | PRECIO UNITARIO | VALOR DIRECTO |
|--|--------------------|--------------|-----------------|---------------------|
| SEGUNDA CALZADA (IZQUIERDA) 38+620 - 53+386 | | | | |
| Trazo y Replanteo | | | | 11,706.03 |
| Replanteo y Nivelación | km | 14.77 | 792.77 | 11,706.03 |
| Desmorte | | | | 198,270.98 |
| Desmorte | m ³ | 112,010.26 | 0.82 | 91,509.68 |
| Transporte material de desmorte | m ³ .km | 392,035.91 | 0.27 | 106,761.30 |
| Excavación | | | | 549,654.24 |
| Excavación | m ³ | 672,791.23 | 0.82 | 549,654.24 |
| Relleno | | | | 3,828,803.68 |
| Relleno | m ³ | 793,539.14 | 3.30 | 2,617,220.70 |
| Transporte material relleno | m ³ .km | 4,449,028.22 | 0.27 | 1,211,582.98 |
| Sub-Base | | 0.00 | | 627,678.44 |
| Sub-base | m ³ | 57,797.29 | 7.34 | 424,388.02 |
| Transporte material de sub-base | m ³ .km | 746,498.44 | 0.27 | 203,290.42 |
| Base | | 0.00 | | 438,780.40 |
| Base | m ³ | 36,291.32 | 8.57 | 311,132.93 |
| Transporte material de base | m ³ .km | 468,731.57 | 0.27 | 127,647.47 |
| Carpeta Asfáltica | | 0.00 | | 1,170,820.88 |
| Imprimación | gal | 74,328.51 | 1.92 | 142,440.43 |
| Riego de Liga | gal | 12,973.77 | 1.92 | 24,862.47 |
| Carpeta Asfáltica | m ³ | 13,473.98 | 68.59 | 924,121.10 |
| Transporte de Carpeta Asfáltica | m ³ .km | 234,790.29 | 0.27 | 63,939.34 |
| Arenado (Bermas) | m ³ | 1,254.51 | 7.56 | 9,489.88 |
| Transporte de Arena | m ³ .km | 21,913.73 | 0.27 | 5,967.66 |
| Estructura | | 0.00 | | 573,410.58 |
| Excavación para estructuras | m ³ | 4,508.28 | 5.83 | 26,282.29 |
| Relleno de Estructuras | m ³ | 1,502.76 | 8.88 | 13,338.18 |
| Transporte material exceso | m ³ .km | 10,519.32 | 0.27 | 2,864.68 |
| Encofrado Vigas, Losas y Diafragmas | m ² | 10,644.55 | 10.09 | 107,362.28 |
| Concreto F'C= 175 Kg/Cm ² con bomba | m ³ | 2,592.26 | 84.72 | 219,625.33 |
| Acero de Refuerzo | kg | 168,497.04 | 1.21 | 203,937.82 |
| Señalización | | 0.00 | | 184,268.19 |
| Señalización | km | 12.18 | 15,129.18 | 184,268.19 |
| Mitigación Ambiental | | 0.00 | | 122,845.46 |
| Remediación Ambiental - Arborización | km | 12.18 | 10,086.12 | 122,845.46 |
| COSTO DIRECTO | | | | 7,706,238.88 |
| UTILIDADES Y GASTOS GENERALES | | | | 1,926,559.72 |
| TOTAL SIN IGV | | | | 9,632,798.59 |



" K "

| DESCRIPCION | UNIDAD | CANTIDAD | PRECIO UNITARIO | VALOR DIRECTO |
|---|----------------|------------|-----------------|---------------------|
| CONSTRUCCION PUENTE SOBRE EL RIO CHICO (LONG. MIN. 120 m) | | | | |
| Puente | | | | |
| Obras Preliminares | | 0.00 | | 2,956.03 |
| Trazo y Replanteo | m ² | 5,381.50 | 0.55 | 2,956.03 |
| Movimiento de Tierras | | | | 103,308.77 |
| Excavacion conglomerado Boloneria en Seco | m ³ | 1,185.00 | 9.20 | 10,896.32 |
| Excavacion Caisson Abierto Bajo Agua | m ³ | 5,016.50 | 16.70 | 83,768.45 |
| Relleno Compactado de Excavacion Remanente | m ³ | 1,748.50 | 4.94 | 8,643.99 |
| Encofrado y desEncofrado | | | - | 325,078.07 |
| Encofrado Elevacion Estribos en Seco | m ² | 2,685.50 | 10.99 | 29,502.67 |
| Encofrado de Veredas Cv | m | 407.50 | 5.49 | 2,238.38 |
| Encofrado Caisson | m ² | 4,051.00 | 19.77 | 80,107.07 |
| Encofrado Arco, Vigas, Losas y Diafragmas | m ² | 10,783.00 | 19.77 | 213,229.95 |
| Concreto | | | - | 716,935.64 |
| Concreto f'c= 100 kg/cm ² con Bomba | m ³ | 1,357.50 | 70.31 | 95,445.60 |
| Concreto f'c= 210 kg/cm ² con Bomba | m ³ | 4,394.50 | 99.97 | 439,326.05 |
| Concreto f'c= 280 kg/cm ² con Bomba | m ³ | 1,332.00 | 115.35 | 153,648.96 |
| Concreto Ciclopeo f'c= 140 kg/cm ² Bajo Agua con Bomba | m ³ | 463.50 | 61.52 | 28,515.03 |
| Armadura | | | - | 534,538.20 |
| Acero de Refuerzo Fy= 4200 kg/cm ² | kg | 405,472.50 | 1.32 | 534,538.20 |
| Varios | | | - | 31,830.47 |
| Apoyo Movil 400X200X60 mm | u | 20.00 | 164.79 | 3,295.77 |
| Articulaciones | m | 25.00 | 164.79 | 4,119.72 |
| Borde Cortante del Caisson | m | 190.50 | 16.48 | 3,139.22 |
| Junta de Dilatación Metalica | m | 60.00 | 186.76 | 11,205.63 |
| Drenaje Tubo de Pvc de D= 3"X16" | u | 129.00 | 10.99 | 1,417.18 |
| Albañileria Hueca en Veredas | m | 776.00 | 2.20 | 1,705.01 |
| Acabado de Veredas | m | 776.00 | 2.20 | 1,705.01 |
| Baranda Metalica | m | 776.00 | 5.49 | 4,262.53 |
| Pintura de Barandas | m | 776.00 | 1.26 | 980.38 |
| COSTO DIRECTO | | | | 1,714,647.18 |
| UTILIDADES Y GASTOS GENERALES | | | | 428,661.80 |
| TOTAL SIN IG | | | | 2,143,308.98 |



" L "

| DESCRIPCIÓN | UNIDAD | CANTIDAD | PRECIO UNITARIO | VALOR DIRECTO |
|--|----------------|------------|-----------------|---------------------|
| CONSTRUCCIÓN PUENTE SOBRE EL RIO MATAGENTE (LONG. MIN. 120 m) | | | | |
| Puente | | | | |
| Obras Preliminares | | - | | 2,956.03 |
| Trazo y Replanteo | m ² | 5,381.50 | 0.55 | 2,956.03 |
| Movimiento de Tierras | | - | | 103,308.77 |
| Excavacion conglomerado Boloneria en Seco | m ³ | 1,185.00 | 9.20 | 10,896.32 |
| Excavacion Caisson Abierto Bajo Agua | m ³ | 5,016.50 | 16.70 | 83,768.45 |
| Relleno Compactado de Excavcion Remanente | m ³ | 1,748.50 | 4.94 | 8,643.99 |
| Encofrado y desEncofrado | | - | - | 325,078.07 |
| Encofrado Elevacion Estribos en Seco | m ² | 2,685.50 | 10.99 | 29,502.67 |
| Encofrado de Veredas Cv | m | 407.50 | 5.49 | 2,238.38 |
| Encofrado Caisson | m ² | 4,051.00 | 19.77 | 80,107.07 |
| Encofrado Arco, Vigas, Losas y Diafragmas | m ² | 10,783.00 | 19.77 | 213,229.95 |
| Concreto | | - | - | 716,935.64 |
| Concreto f'c= 100 kg/cm ² con Bomba | m ³ | 1,357.50 | 70.31 | 95,445.60 |
| Concreto f'c= 210 kg/cm ² con Bomba | m ³ | 4,394.50 | 99.97 | 439,326.05 |
| Concreto f'c= 280 kg/cm ² con Bomba | m ³ | 1,332.00 | 115.35 | 153,648.96 |
| Concreto Ciclopeo f'c= 140 kg/cm ² Bajo Agua con Bomba | m ³ | 463.50 | 61.52 | 28,515.03 |
| Armadura | | - | - | 534,538.20 |
| Acero de Refuerzo Fy= 4200 kg/cm ² | kg | 405,472.50 | 1.32 | 534,538.20 |
| Varios | | - | - | 31,830.47 |
| Apoyo Movil 400X200X60 mm | u | 20.00 | 164.79 | 3,295.77 |
| Articulaciones | m | 25.00 | 164.79 | 4,119.72 |
| Borde Cortante del Caisson | m | 190.50 | 16.48 | 3,139.22 |
| Junta de Dilatación Metalica | m | 60.00 | 186.76 | 11,205.63 |
| Drenaje Tubo de Pvc de D= 3"X16" | u | 129.00 | 10.99 | 1,417.18 |
| Albañileria Hueca en Veredas | m | 776.00 | 2.20 | 1,705.01 |
| Acabado de Veredas | m | 776.00 | 2.20 | 1,705.01 |
| Baranda Metalica | m | 776.00 | 5.49 | 4,262.53 |
| Pintura de Barandas | m | 776.00 | 1.26 | 980.38 |
| COSTO DIRECTO | | | | 1,714,647.18 |
| UTILIDADES Y GASTOS GENERALES | | | | 428,661.80 |
| TOTAL SIN IGV | | | | 2,143,308.98 |



" LL "

| DESCRIPCIÓN | UNIDAD | CANTIDAD | PRECIO UNITARIO | VALOR DIRECTO |
|--|----------------|------------|-----------------|---------------------|
| CONSTRUCCION PUENTE SOBRE EL RIO PISCO (LONG. MIN. 237 m) | | | | |
| Puente | | | | |
| Obras Preliminares | | | | 3,536.55 |
| Trazo y Replanteo | m ² | 6,438.33 | 0.55 | 3,536.55 |
| Movimiento de Tierras | | | | 123,596.84 |
| Excavacion conglomerado Boloneria en Seco | m ³ | 1,417.72 | 9.20 | 13,036.23 |
| Excavacion Caisson Abierto Bajo Agua | m ³ | 6,001.65 | 16.70 | 100,219.07 |
| Relleno Compactado de Excavacion Remanente | m ³ | 2,091.88 | 4.94 | 10,341.54 |
| Encofrado y desEncofrado | | 0.00 | - | 650,156.13 |
| Encofrado Elevacion Estribos en Seco | m ² | 5,371.00 | 10.99 | 59,005.33 |
| Encofrado de Veredas Cv | m | 815.00 | 5.49 | 4,476.76 |
| Encofrado Caisson | m ² | 8,102.00 | 19.77 | 160,214.14 |
| Encofrado Arco, Vigas, Losas y Diafragmas | m ² | 21,566.00 | 19.77 | 426,459.90 |
| Concreto | | 0.00 | - | 1,433,871.29 |
| Concreto f'c= 100 kg/cm ² con Bomba | m ³ | 2,715.00 | 70.31 | 190,891.20 |
| Concreto f'c= 210 kg/cm ² con Bomba | m ³ | 8,789.00 | 99.97 | 878,652.11 |
| Concreto f'c= 280 kg/cm ² con Bomba | m ³ | 2,664.00 | 115.35 | 307,297.92 |
| Concreto Ciclopeo f'c= 140 kg/cm ² Bajo Agua con | m ³ | 927.00 | 61.52 | 57,030.06 |
| Armadura | | | | 1,069,076.41 |
| Acero de Refuerzo Fy= 4200 kg/cm ² | kg | 810,945.00 | 1.32 | 1,069,076.41 |
| Varios | | 0.00 | - | 38,096.63 |
| Apoyo Movil 400X200X60 mm | u | 24.00 | 164.79 | 3,954.93 |
| Articulaciones | m | 29.91 | 164.79 | 4,928.83 |
| Borde Cortante del Caisson | m | 227.91 | 16.48 | 3,755.70 |
| Junta de Dilatación Metalica | m | 71.79 | 186.76 | 13,407.54 |
| Drenaje Tubo de Pvc de D= 3"X16" | u | 154.50 | 10.99 | 1,697.32 |
| Albañileria Hueca en Veredas | m | 928.40 | 2.20 | 2,039.86 |
| Acabado de Veredas | m | 928.40 | 2.20 | 2,039.86 |
| Baranda Metalica | m | 928.40 | 5.49 | 5,099.66 |
| Pintura de Barandas | m | 928.40 | 1.26 | 1,172.92 |
| COSTO DIRECTO | | | | 3,318,333.84 |
| UTILIDADES Y GASTOS GENERALES | | | | 829,583.46 |
| TOTAL SIN IGV | | | | 4,147,917.31 |



" M "

| DESCRIPCIÓN | UNIDAD | CANTIDAD | PRECIO UNITARIO | VALOR DIRECTO |
|---|----------------|-----------|-----------------|-------------------|
| CONSTRUCCION PUENTE SOBRE QUEBRADA TAMBO DE MORA (LONG. MIN. 35 m) | | | | |
| Puente | | | | |
| Obras Preliminares | | - | | 773.73 |
| Trazo y Replanteo | m ² | 1,408.59 | 0.55 | 773.73 |
| Movimiento de Tierras | | - | | 5,419.29 |
| Excavacion conglomerado Boloneria en Seco | m ³ | 390.40 | 9.20 | 3,589.81 |
| Excavacion Caisson Abierto Bajo Agua | m ³ | 91.50 | 16.70 | 1,527.92 |
| Relleno Compactado de Excavcion Remanente | m ³ | 61.00 | 4.94 | 301.56 |
| Encofrado y desEncofrado | | - | - | 22,745.88 |
| Encofrado Vigas, Losas y Diafragmas | m ² | 1,037.51 | 10.99 | 11,397.99 |
| Encofrado Elevacion Estribos en Seco | m ² | 312.12 | 10.99 | 3,428.92 |
| Encofrado de Veredas Cv | m | 41.69 | 5.49 | 229.00 |
| Encofrado Caisson | m ² | 388.88 | 19.77 | 7,689.96 |
| Concreto | | - | - | 56,864.65 |
| Concreto f _c = 100 kg/cm ² con Bomba | m ³ | 114.38 | 70.31 | 8,042.04 |
| Concreto f _c = 210 kg/cm ² con Bomba | m ³ | 245.53 | 99.97 | 24,546.07 |
| Concreto f _c = 280 kg/cm ² con Bomba | m ³ | 190.12 | 115.35 | 21,930.74 |
| Concreto Ciclopeo f _c = 140 kg/cm ² Bajo Agua con Bomba | m ³ | 38.13 | 61.52 | 2,345.80 |
| Armadura | | - | - | 36,631.23 |
| Acero de Refuerzo F _y = 4200 kg/cm ² | kg | 27,786.52 | 1.32 | 36,631.23 |
| Unidades Postensoras | | - | - | 178,843.77 |
| Tendon Postensor | Ton-m | 65,117.50 | 2.75 | 178,843.77 |
| Varios | | - | - | 3,684.90 |
| Apoyo Movil 400X600X60 mm | u | 1.00 | 164.79 | 164.79 |
| Apoyo Fijo de 550X600X60 mm | u | 1.00 | 175.77 | 175.77 |
| Borde Cortante del Caisson | m | 32.03 | 16.48 | 527.82 |
| Junta de Dilatación Metalica | m | 10.17 | 186.76 | 1,899.35 |
| Drenaje Tubo de Pvc de D= 3"X16" | u | 19.50 | 10.99 | 214.23 |
| Albañileria Hueca en Veredas | m | 63.04 | 2.20 | 138.51 |
| Acabado de Veredas | m | 63.04 | 2.20 | 138.51 |
| Baranda Metalica | m | 63.04 | 5.49 | 346.28 |
| Pintura de Barandas | m | 63.04 | 1.26 | 79.64 |
| COSTO DIRECTO | | | | 304,963.46 |
| UTILIDADES Y GASTOS GENERALES | | | | 76,240.86 |
| TOTAL SIN IGV | | | | 381,204.33 |



" N "

| DESCRIPCIÓN | UNIDAD | CANTIDAD | PRECIO UNITARIO | VALOR DIRECTO |
|---|----------------|-----------|-----------------|-------------------|
| CONSTRUCCION DE PUENTE SOBRE QUEBRADA TOPARÁ (LONG. MIN. 50 m) (CALZADA IZQUIERDA) | | | | |
| Puente | | | | |
| Obras Preliminares | | | | 698.72 |
| Trazo y Replanteo | m ² | 1,385.50 | 0.50 | 698.72 |
| Movimiento de Tierras | | - | | 4,893.87 |
| Excavacion conglomerado Boloneria en Seco | m ³ | 384.00 | 8.44 | 3,241.76 |
| Excavacion Caisson Abierto Bajo Agua | m ³ | 90.00 | 15.33 | 1,379.78 |
| Relleno Compactado de Excavacion Remanente | m ³ | 60.00 | 4.54 | 272.33 |
| Encofrado y desEncofrado | | - | | 20,540.39 |
| Encofrado Vigas, Losas y Diafragmas | m ² | 1,020.50 | 10.09 | 10,292.89 |
| Encofrado Elevacion Estribos en Seco | m ² | 307.00 | 10.09 | 3,096.44 |
| Encofrado de Veredas Cv | m | 41.00 | 5.04 | 206.77 |
| Encofrado Caisson | m ² | 382.50 | 18.16 | 6,944.30 |
| Concreto | | - | | 51,349.96 |
| Concreto f'c= 100 kg/cm ² con Bomba | m ³ | 112.50 | 64.55 | 7,262.01 |
| Concreto f'c= 210 kg/cm ² con Bomba | m ³ | 241.50 | 91.78 | 22,165.77 |
| Concreto f'c= 280 kg/cm ² con Bomba | m ³ | 187.00 | 105.90 | 19,804.10 |
| Concreto Ciclopeo f'c= 140 kg/cm ² Bajo Agua con Bomba | m ³ | 37.50 | 56.48 | 2,118.09 |
| Armadura | | | | 33,079.66 |
| Acero de Refuerzo Fy= 4200 kg/cm ² | kg | 27,331.00 | 1.21 | 33,079.66 |
| Unidades Postensoras | | - | | 161,504.04 |
| Tendon Postensor | Ton-m | 64,050.00 | 2.52 | 161,504.04 |
| Varios | | - | | 3,330.24 |
| Apoyo Movil 400X600X60 mm | u | 1.00 | 151.29 | 151.29 |
| Apoyo Fijo de 550X600X60 mm | u | 1.00 | 161.38 | 161.38 |
| Borde Cortante del Caisson | m | 31.50 | 15.13 | 476.57 |
| Junta de Dilatación Metalica | m | 10.00 | 171.46 | 1,714.64 |
| Drenaje Tubo de Pvc de D= 3"X16" | u | 19.00 | 10.09 | 191.64 |
| Albañileria Hueca en Veredas | m | 62.00 | 2.02 | 125.07 |
| Acabado de Veredas | m | 62.00 | 2.02 | 125.07 |
| Baranda Metalica | m | 62.00 | 5.04 | 312.67 |
| Pintura de Barandas | m | 62.00 | 1.16 | 71.91 |
| COSTO DIRECTO | | | | 275,396.86 |
| UTILIDADES Y GASTOS GENERALES | | | | 68,849.22 |
| TOTAL SIN IGV | | | | 344,246.08 |



" 0 "

| DESCRIPCION | UNIDAD | CANTIDAD | PRECIO UNITARIO | VALOR DIRECTO |
|--|--------------------|------------|-----------------|---------------------|
| INTERCAMBIADOR VIAL TAMBO DE MORA | | | | |
| Obra Básica - Vía | | | | 743,132.05 |
| Replanteo y Nivelación | km | 1.72 | 863.49 | 1,485.21 |
| Desmante | m ³ | 18,060.00 | 0.89 | 16,070.85 |
| Transporte material de desmante | m ³ .km | 63,210.00 | 0.30 | 18,749.33 |
| Excavación | m ³ | 1,185.62 | 0.89 | 1,055.03 |
| Relleno | m ³ | 114,792.30 | 3.59 | 412,379.07 |
| Transporte material relleno | m ³ .km | 227,213.36 | 0.30 | 67,395.94 |
| Sub-base | m ³ | 5,469.60 | 8.00 | 43,744.46 |
| Transporte material de sub-base | m ³ .km | 10,939.20 | 0.30 | 3,244.78 |
| Base | m ³ | 5,142.80 | 9.34 | 48,023.59 |
| Transporte material de base | m ³ .km | 41,142.40 | 0.30 | 12,203.64 |
| Imprimación | gal | 7,251.69 | 2.09 | 15,136.62 |
| Riego de Liga | gal | 1,494.16 | 2.09 | 3,118.79 |
| Carpeta Asfáltica | m ³ | 1,290.00 | 74.70 | 96,368.42 |
| Transporte de Carpeta Asfáltica | m ³ .km | 10,320.00 | 0.30 | 3,061.11 |
| Arenado (Bermas) | m ³ | 103.20 | 8.24 | 850.31 |
| Transporte de Arena | m ³ .km | 825.60 | 0.30 | 244.89 |
| Estructura | | | | 309,571.55 |
| Excavación para estructuras | m ³ | 1,103.20 | 6.35 | 7,005.16 |
| Relleno de Estructuras | m ³ | 399.84 | 9.67 | 3,865.49 |
| Transporte material exceso | m ³ .km | 2,461.76 | 0.30 | 730.21 |
| Encofrado Vigas, Losas y Diafragmas | m ² | 757.12 | 10.99 | 8,317.65 |
| Encofrado Elevacion Estribos en Seco | m ² | 1,888.32 | 10.99 | 20,744.92 |
| Encofrado de Veredas cv | m | 56.00 | 5.49 | 307.61 |
| Encofrado Cimentacion Bajo Agua | m ² | 380.80 | 19.77 | 7,530.18 |
| Concreto F'C= 175 Kg/Cm ² con bomba | m ³ | 705.60 | 92.28 | 65,113.94 |
| Concreto F'C= 210 Kg/Cm ² con bomba | m ³ | 366.24 | 99.97 | 36,613.67 |
| Concreto F'C= 350 Kg/Cm ² con bomba | m ³ | 175.84 | 130.73 | 22,987.98 |
| Acero de Refuerzo | kg | 40,717.60 | 1.32 | 53,678.39 |
| Tendon Postensor | Ton-m | 27,400.80 | 2.75 | 75,255.69 |
| Apoyo Fijo De 600X600X60 mm | u | 2.00 | 175.77 | 351.55 |
| Apoyo Movil Tipo 1 400X200X25 mm | u | 6.00 | 164.79 | 988.73 |
| Apoyo Movil Tipo 2 400X300X49 mm | u | 2.00 | 164.79 | 329.58 |
| Apoyo Movil Tipo 3 400X400X77 mm | u | 2.00 | 164.79 | 329.58 |
| Junta de Dilatación Metalica | m | 22.40 | 186.76 | 4,183.44 |
| Drenaje Tubo de Pvc de D= 3"X16" | u | 24.00 | 10.99 | 263.66 |
| Albañileria Hueca en Veredas | m | 87.36 | 2.20 | 191.95 |
| Acabado de Veredas | m | 87.36 | 2.20 | 191.95 |
| Baranda Metalica | m | 87.36 | 5.49 | 479.86 |
| Pintura de Barandas | m | 87.36 | 1.26 | 110.37 |
| Señalización | | | | 28,343.65 |
| Señalización | km | 1.72 | 16,478.87 | 28,343.65 |
| Mitigación Ambiental | | | | 18,895.77 |
| Remediación Ambiental - Arborización | km | 1.72 | 10,985.91 | 18,895.77 |
| COSTO DIRECTO | | | | 1,099,943.02 |
| UTILIDADES Y GASTOS GENERALES | | | | 274,985.76 |
| TOTAL SIN IGV | | | | 1,374,928.77 |



" P "

| DESCRIPCIÓN | UNIDAD | CANTIDAD | PRECIO UNITARIO | VALOR DIRECTO |
|--|--------------------|------------|-----------------|---------------------|
| INTERCAMBIADOR VIAL PISCO | | | | |
| Obra Básica - Vía | | | | 885,827.25 |
| Replanteo y Nivelación | km | 1.72 | 863.49 | 1,485.21 |
| Desmante | m ³ | 18,060.00 | 0.89 | 16,070.85 |
| Transporte material de desmante | m ³ .km | 63,210.00 | 0.30 | 18,749.33 |
| Excavación | m ³ | 335.75 | 0.89 | 298.77 |
| Relleno | m ³ | 123,732.03 | 3.59 | 444,494.08 |
| Transporte material relleno | m ³ .km | 493,585.12 | 0.30 | 146,407.03 |
| Sub-base | m ³ | 5,469.60 | 8.00 | 43,744.46 |
| Transporte material de sub-base | m ³ .km | 21,878.40 | 0.30 | 6,489.56 |
| Base | m ³ | 5,142.80 | 9.34 | 48,023.59 |
| Transporte material de base | m ³ .km | 118,284.40 | 0.30 | 35,085.47 |
| Imprimación | gal | 7,251.69 | 2.09 | 15,136.62 |
| Riego de Liga | gal | 1,494.16 | 2.09 | 3,118.79 |
| Carpeta Asfáltica | m ³ | 1,290.00 | 74.70 | 96,368.42 |
| Transporte de Carpeta Asfáltica | m ³ .km | 29,670.00 | 0.30 | 8,800.70 |
| Arenado (Bermas) | m ³ | 103.20 | 8.24 | 850.31 |
| Transporte de Arena | m ³ .km | 2,373.60 | 0.30 | 704.06 |
| Estructura | | | | 290,364.77 |
| Excavación para estructuras | m ³ | 1,034.25 | 6.35 | 6,567.34 |
| Relleno de Estructuras | m ³ | 374.85 | 9.67 | 3,623.90 |
| Transporte material exceso | m ³ .km | 2,307.90 | 0.30 | 684.57 |
| Encofrado Vigas, Losas y Diafragmas | m ² | 709.80 | 10.99 | 7,797.80 |
| Encofrado Elevacion Estribos en Seco | m ² | 1,770.30 | 10.99 | 19,448.36 |
| Encofrado de Veredas cv | m | 52.50 | 5.49 | 288.38 |
| Encofrado Cimentacion Bajo Agua | m ² | 357.00 | 19.77 | 7,059.55 |
| Concreto F'C= 175 Kg/Cm ² con bomba | m ³ | 661.50 | 92.28 | 61,044.32 |
| Concreto F'C= 210 Kg/Cm ² con bomba | m ³ | 343.35 | 99.97 | 34,325.32 |
| Concreto F'C= 350 Kg/Cm ² con bomba | m ³ | 164.85 | 130.73 | 21,551.23 |
| Acero de Refuerzo | kg | 38,172.75 | 1.32 | 50,323.49 |
| Tendon Postensor | Ton-m | 25,688.25 | 2.75 | 70,552.21 |
| Apoyo Fijo De 600X600X60 mm | u | 2.00 | 175.77 | 351.55 |
| Apoyo Movil Tipo 1 400X200X25 mm | u | 6.00 | 164.79 | 988.73 |
| Apoyo Movil Tipo 2 400X300X49 mm | u | 2.00 | 164.79 | 329.58 |
| Apoyo Movil Tipo 3 400X400X77 mm | u | 2.00 | 164.79 | 329.58 |
| Junta de Dilatación Metalica | m | 21.00 | 186.76 | 3,921.97 |
| Drenaje Tubo de Pvc de D= 3"X16" | u | 24.00 | 10.99 | 263.66 |
| Albañileria Hueca en Veredas | m | 81.90 | 2.20 | 179.95 |
| Acabado de Veredas | m | 81.90 | 2.20 | 179.95 |
| Baranda Metalica | m | 81.90 | 5.49 | 449.87 |
| Pintura de Barandas | m | 81.90 | 1.26 | 103.47 |
| Señalización | | | | 28,343.67 |
| Señalización | km | 1.72 | 16,478.88 | 28,343.67 |
| Mitigación Ambiental | | | | 18,895.77 |
| Remediación Ambiental - Arborización | km | 1.72 | 10,985.91 | 18,895.77 |
| COSTO DIRECTO | | | | 1,223,431.45 |
| UTILIDADES Y GASTOS GENERALES | | | | 305,857.86 |
| TOTAL SIN IGV | | | | 1,529,289.31 |



" Q "

| DESCRIPCIÓN | UNIDAD | CANTIDAD | PRECIO UNITARIO | VALOR DIRECTO |
|---|----------------|------------|-----------------|-------------------|
| CONSTRUCCION TRES PASOS A DESNIVEL UBICADOS EN SUB TRAMO 5 | | | | |
| Pasos a Desnivel | | | | |
| Obras Preliminares | | | | 4,642.39 |
| Trazo y Replanteo | m ² | 8,451.54 | 0.55 | 4,642.39 |
| Movimiento de Tierras | | 0.00 | | 32,515.76 |
| Excavacion conglomerado Boloneria en Seco | m ³ | 2,342.40 | 9.20 | 21,538.86 |
| Excavacion Caisson Abierto Bajo Agua | m ³ | 549.00 | 16.70 | 9,167.52 |
| Relleno Compactado de Excavcion Remanente | m ³ | 366.00 | 4.94 | 1,809.38 |
| Encofrado y desEncofrado | | 0.00 | | 115,943.17 |
| Encofrado Vigas, Losas y Diafragmas | m ² | 6,225.06 | 10.99 | 68,387.96 |
| Encofrado Elevacion Estribos en Seco | m ² | 4,203.69 | 10.99 | 46,181.37 |
| Encofrado de Veredas Cv | m | 250.11 | 5.49 | 1,373.84 |
| Concreto | | 0.00 | | 341,177.48 |
| Concreto f'c= 100 kg/cm ² con Bomba | m ³ | 686.25 | 70.31 | 48,250.12 |
| Concreto f'c= 210 kg/cm ² con Bomba | m ³ | 1,473.15 | 99.97 | 147,273.45 |
| Concreto f'c= 280 kg/cm ² con Bomba | m ³ | 1,140.69 | 115.35 | 131,580.95 |
| Concreto Ciclopeo f'c= 140 kg/cm ² Bajo Agua con Bomba | m ³ | 228.75 | 61.52 | 14,072.96 |
| Armadura | | 0.00 | | 219,787.34 |
| Acero de Refuerzo Fy= 4200 kg/cm ² | kg | 166,719.09 | 1.32 | 219,787.34 |
| Varios | | 0.00 | | 22,102.97 |
| Apoyo Movil 400X600X60 mm | u | 6.00 | 164.79 | 988.73 |
| Apoyo Fijo de 550X600X60 mm | u | 6.00 | 175.77 | 1,054.65 |
| Borde Cortante del Caisson | m | 192.15 | 16.48 | 3,166.41 |
| Junta de Dilatación Metalica | m | 60.99 | 186.76 | 11,390.52 |
| Drenaje Tubo de Pvc de D= 3"X16" | u | 117.00 | 10.99 | 1,285.35 |
| Albañileria Hueca en Veredas | m | 378.21 | 2.20 | 831.00 |
| Acabado de Veredas | m | 378.21 | 2.20 | 831.00 |
| Baranda Metalica | m | 378.21 | 5.49 | 2,077.49 |
| Pintura de Barandas | m | 378.21 | 1.26 | 477.82 |
| COSTO DIRECTO | | | | 736,169.12 |
| UTILIDADES Y GASTOS GENERALES | | | | 184,042.28 |
| TOTAL SIN IGV | | | | 920,211.40 |





PERÚ

Ministerio
de Transportes
y ComunicacionesViceministerio
de TransportesDirección General
de Concesiones de
Transportes

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de la Unión Nacional frente a la Crisis Externa"

INFORME N° 155 -2009-MTC/25

A. : **HJALMAR MARANGUNICH**
Director General de la Dirección General de Concesiones en Transportes

De : **Cristian Ubla Alzamora , Asesor Legal**

Asunto : **Propuesta de Addenda N° 02 al Contrato de Concesión de la Red Vial N° 6 Tramo Vial Puente Pucusana – Cerro Azul – Ica de la Carretera Panamericana Sur – R01S**

Referencia : **Carta C. 1247.08, de fecha 23 de diciembre de 2008**

Fecha : **Lima, 20 de Marzo del 2009**

I. ANTECEDENTES

- 1) Con fecha 20 de julio de 2005, el Comité de PROINVERSION en Proyectos de Infraestructura y Servicios Públicos adjudicó la Buena Pro de la Licitación Pública para la entrega en concesión del Tramo Vial Puente Pucusana – Cerro Azul – Ica de la Carretera Panamericana Sur – R01S, al Consorcio Binacional Andino, quien acreditó oportunamente el cumplimiento de las condiciones previstas en las Bases de la citada licitación, a fin de suscribir el Contrato de Concesión a través de la SOCIEDAD CONCESIONARIA.
- 2) Con fecha 20 de setiembre de 2005, EL CONCEDEnte y la SOCIEDAD CONCESIONARIA suscribieron el Contrato de Concesión. Con fecha 28 de agosto de 2007, las Partes suscribieron la Addenda N° 01 del Contrato de Concesión.
- 3) Mediante Carta N° C.494.08 de fecha 28 de mayo de 2008, la SOCIEDAD CONCESIONARIA, informa al CONCEDEnte la imposibilidad de ejecutar, dentro de los plazos establecidos en el Contrato de Concesión, la totalidad de las obras correspondientes a la Primera Etapa contenida en el Anexo II, en razón al retraso por parte del CONCEDEnte en la entrega de predios, proponiéndose regularizar los plazos previstos en el Contrato de Concesión para la adquisición de predios por parte del CONCEDEnte así como el cronograma de ejecución de obras, mediante una addenda al Contrato de Concesión.
- 4) Con Oficio N 807-2008-MTC/25 del 24 de junio de 2008, el CONCEDEnte remitió el Informe N 347-2008-MTC/25.LV, mediante el cual se efectuaron precisiones sobre el proceso de liberación o adquisición de predios.
- 5) La Dirección General de Concesiones en Transporte del Ministerio de Transportes y Comunicaciones mediante Oficio N° 1356-2008-MTC/25, e Informe N° 608-2008-





PERÚ

Ministerio
de Transportes
y ComunicacionesViceministerio
de TransportesDirección General
de Concesiones de
Transportes

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de la Unión Nacional frente a la Crisis Externa"

MTC, de fecha 22 de diciembre de 2008, comunicó a la SOCIEDAD CONCESIONARIA las razones del retraso en la adquisición y/o expropiación de los predios necesarios para la ejecución de las obras, proponiendo la suscripción de una addenda al Contrato de Concesión, que modifique los plazos y establezca un nuevo cronograma de fechas para que el CONCEDENTE cumpla con liberar, adquirir y entregar los predios afectados necesarios para la ejecución de obras.

- 6) Mediante Carta C. 1247.08, de fecha 23 de diciembre de 2008, la SOCIEDAD CONCESIONARIA presentó al señor Ministro de Transportes y Comunicaciones una Propuesta de Sustitución de Inversiones entre Obras de la Primera Etapa y de la Segunda Etapa de la Concesión, que permitiría a los usuarios de la Red Vial 6 contar en un breve plazo con una autopista de doble vía que llegue a un punto cercano a la ciudad de Chincha, la misma que sería viabilizada mediante la suscripción de una addenda al Contrato de Concesión.
- 7) A través del Oficio N° 065-2009-MTC/25 de fecha 21 de enero 2009, la Dirección General de Concesiones en Transportes manifestó su conformidad con el inicio de la evaluación de las modificaciones contractuales que resulten necesarias para viabilizar la sustitución de inversiones, dentro del equilibrio económico - financiero de las prestaciones a cargo de las partes.
- 8) Con el Oficio N° 193-2009-MTC/25 de fecha 13 de Febrero de 2009, la Dirección General de Concesiones en Transportes remitió a la SOCIEDAD CONCESIONARIA una propuesta de adenda.
- 9) Mediante Carta C.163.09. de fecha 18 de marzo de 2009, la SOCIEDAD CONCESIONARIA, precisó el calendario para la ejecución de obras que serían materia de addenda.
- 10) Mediante Carta C.115.09.GT de fecha 19 de marzo de 2009, la SOCIEDAD CONCESIONARIA presentó la versión electrónica de la evaluación del trazo de la ruta de la carretera Panamericana Sur, Tramo Chincha – Pisco, elaborado por ingeniero Julio Kuroiwa H, informe de febrero del 2009.
- 11) Mediante Carta C.165.09. de fecha 20 de marzo de 2009, la SOCIEDAD CONCESIONARIA presentó a la Dirección General de Concesiones en Transportes una comunicación con la que expresaban su conformidad al proyecto de addenda consensuado entre las partes, a fin que el mismo sea presentado al Regulador para su recabar su opinión.

II. MARCO LEGAL

- 12) El marco normativo que permite viabilizar la propuesta de Modificación del Cronograma de Ejecución de las Obras de la Primera Etapa mediante la suscripción de una addenda al Contrato de Concesión se encuentra constituido por el Texto Único Ordenado de las normas con rango de Ley que regulan la entrega en Concesión al Sector Privado de las Obras Públicas de Infraestructura y de Servicios Públicos, aprobado por D.S. 059-96-PCM (TUO) y su Reglamento aprobado por D.S. 060-96-PCM (Reglamento), Así como las reglas propias contenidas en el Contrato de Concesión.



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y ComunicacionesViceministerio
de TransportesDirección General
de Concesiones de
Transportes

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de la Unión Nacional frente a la Crisis Externa"

- 13) El Artículo 33 del TUO consagra la posibilidad que el acuerdo de las partes puede modificar la estructura contractual original, para lo que en lo posible se respeten los siguientes lineamientos:

- la naturaleza de la concesión;
- las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas;
- el equilibrio financiero de las partes."

- 14) Es aplicable al presente caso la regla contenida en el Inciso f) del Artículo 30 del Reglamento del TUO, la misma que establece:

"Son atribuciones de los sectores y/u organismos del Estado las siguientes:
f. modificar el contrato de concesión cuando ello resulte necesario, previo acuerdo con el Concesionario, respetando en lo posible su naturaleza, las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas y el equilibrio financiero de las prestaciones a cargo de las partes".

- 15) Por su parte, el inciso d, del Artículo 32 del TUO establece que el Estado tiene la facultad de modificar la concesión en cualquier momento, en el caso que exista una necesidad o conveniencia que así lo amerite conforme a los casos señalados en el Artículo 33 del TUO antes comentado.



- 16) En tanto el marco contractual en la Sección XVI, artículo 16.1 del Contrato de Concesión establece expresamente la posibilidad de modificación del Contrato, señalando que en dicho procedimiento necesita de la opinión técnica del Regulador, precisándose que 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.



- 17) Entre los supuestos para la modificación contractual se ha establecido que las modificaciones pueden producirse para adecuar el Contrato a nuevas circunstancias que se produzcan durante la vigencia de Concesión o sus prórrogas y que las partes no pudieran haber provisto a la fecha de suscripción del Contrato

III. OBJETO

- 18) La adenda bajo revisión tiene por objeto la Modificación del Cronograma de Ejecución de las Obras de la Primera Etapa, la misma que responde de un lado a la necesidad de la Sociedad Concesionaria de realizar la ejecución de las inversiones comprometidas en el proceso de Concesión, y de parte del Concesionario resolver la problemática surgida por el desfase del calendario para la liberación y entrega del derecho de vía contemplado por el Contrato, así como lograr la pronta puesta en servicio de infraestructura necesaria para optimizar la red vial N° 6.

III. ANÁLISIS DE LA PROPUESTA CONTENIDA EN EL PROYECTO DE ADDENDA

- 19) La Concesión del tramo vial Puente Pucusana – Cerro Azul – Ica fue suscrito por el Estado peruano representado por el MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (en adelante el MTC) con fecha Veinte (20) de setiembre del 2005.



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y ComunicacionesViceministerio
de TransportesDirección General
de Concesiones de
Transportes

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de la Unión Nacional frente a la Crisis Externa"

- 20) El diseño de la Concesión contemplaba 6 Sub – Tramos en los que la Sociedad Concesionaria se obligó a realizar diversas intervenciones y ejecución de obras en el tiempo, de acuerdo a un calendario de Etapas vinculadas a aumento de demanda de Tráfico, dichos Sub – Tramos están definidos de la siguiente manera:
- Sub - Tramo 1: De Puente Pucusana a Ingreso Cerro Azul
 - Sub - Tramo 2: Ingreso Cerro Azul a Cerro Calavera
 - Sub - Tramo 3: Cerro Calavera a Pampa Clarita
 - Sub - Tramo 4: Pampa Clarita a Intercambio Chincha Alta
 - Sub - Tramo 5: Intercambio Chincha alta a Empalme San Andrés
 - Sub - Tramo 6: Empalme San Andrés a Guadalupe
- 21) El proceso de Concesión de redes viales en general, y el esquema BOT¹ utilizado en este contrato tiene como fundamento, optimizar el servicio público de infraestructura vial, partiendo de la premisa de lograr mayor eficiencia y bienestar a partir de la participación de un privado que ejecute las obras necesarias, no a partir de un concurso de precios, sino de ofertas concebidas a partir de mayores incentivos para dar el mejor servicio.
- 22) Bajo esa perspectiva el nacimiento del contrato bajo análisis tuvo como principal motivación del Estado mejorar los Estándares de servicios de la Red Vial 6, incluyendo mejoramiento en el trazado con evitamientos a las grandes concentraciones poblacionales, puntos de acceso de la red vial local a la nacional y el mejoramiento del sistema mediante una autopista que permita una mejor distribución del tráfico, el ahorro de horas hombres y del tiempo en el tránsito tanto de mercancías como de pasajeros para la población comprendida en las circunscripciones de Cañete, Chincha, Pisco e Ica.
- 23) El diseño original contemplaba la construcción de una primera calzada en las áreas de evitamiento y el mejoramiento y mantenimiento de las obras existentes en el resto de la vía. Sin embargo problemas de titularidades no formalizadas en dicha región, lo que se agravó con el terremoto del 15 agosto de 2007, impidió al Concedente completar la obtención, y/o liberación de Predios por el alto número de interferencias en la zona. En primer lugar por el proceso de rescate arqueológico, que en su concepción y aplicación puede resultar replicando los plazos contractuales que primigeniamente se establecieron para la entrega de predios necesarios para la realización de inversiones.
- 24) En este caso debe anotarse que el poco nivel de formalización de la propiedad también generó un hecho distorsionador del cumplimiento de plazos, en tanto que los poseedores actúan como propietarios y muchos de ellos en efecto lo son por el paso del tiempo o por tener justo título no formalizado, sin embargo para los efectos de tasaciones, liberación adquisición de propiedades en el derecho de vía, el marco legal no había contemplado dicho supuestos.



¹ "...los esquemas BOT difieren profundamente de los tradicionales porque se seleccionan con un criterio de mercado y no mediante mecanismos de planificación centralizada. Esto ayuda a descartar los elefantes blancos, pues los ingresos de la empresa concesionaria están vinculados a la demanda..." tomado de: ENGEL, Eduardo; FISCHER, Ronald y GALETOVIC, Alexander () "El programa Chileno de Concesiones de Infraestructura: Evaluación, Experiencias y Perspectivas". Tomado de: LARRAIN, Felipe B y VERGARA, Rodrigo (2001) La Transformación Económica de Chile. Santiago de Chile, Centro de Estudios Públicos Segunda edición, pp. 204.



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y ComunicacionesViceministerio
de TransportesDirección General
de Concesiones de
Transportes

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de la Unión Nacional frente a la Crisis Externa"

- 25) Finalmente debe tenerse en consideración como fluye del Informe del Ingeniero Kuroiwa² que el fenómeno sísmico anotado y que se concentró especialmente en las zonas en las que se desarrolla la Red Vial, puso en evidencia la necesidad de realizar estudios complementarios de un lado para evaluar las contingencias y el impacto que podría originar el trazo de la carretera, así como impidió el avance del proceso de liberación del derecho de vía.
- 26) Las situaciones antes descritas han implicado al Concedente, la necesidad de adoptar medidas que permitan la obtención de los fines que originaron la Concesión y adecuarse a los eventos y la disposición de predios necesarios para la realización de las inversiones proyectadas, las medidas diseñadas para ello y contenidas en el proyecto de addenda número dos contemplan una modificación en el cronograma de ejecución de obras, la misma que tiene como efecto del lado del Concedente mediante el intercambio de obras proyectadas, obtener un mejoramiento del servicio mediante la realización de las inversiones proyectadas para este periodo de la Concesión

Sobre el cumplimiento de los principios para la modificación contractual

- 27) El proyecto de addenda número dos ha cumplido con respetar el diseño general de Contrato de Concesión de ese modo no se ha introducido modificación en la naturaleza de la Concesión, ya que esta continua siendo autosostenible, y en ese sentido el Estado no ha brindado ninguna garantía adicional u generado endeudamiento público para hacer frente a algún aspecto del desarrollo de la Concesión.
- 28) Las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas no han sido alteradas, en tanto que el Peaje sigue siendo fuente de ingreso de la Concesionaria y la retribución un mecanismo del Estado para obtener una contraprestación por la Concesión otorgada. Todos los beneficios y riesgos contenidos en el Contrato han mantenido su asignación original. No se han modificado porcentajes, mecanismos de ajuste, momentos de ajuste, obligación contractual, diseño u condición contractual alguna que pudiere significar una transformación, revisión u alteración a las condiciones económicas y técnicas convenidas entre las partes.
- 29) El efecto de la adenda, puede resumirse en que reorganizado el cronograma de ejecución de obras, puede determinarse que el Concedente no ha mejorado ni empeorado su situación respecto a la del Concesionario, por el contrario ambos facilitan mediante la solución adoptadas que las inversiones proyectadas puedan realizarse y que el usuario de la vía pueda obtener el corto plazo un mejoramiento en el servicio; estas situaciones no afectan de modo alguno el equilibrio financiero de las partes, en tanto no esta previsto una alteración en los ingresos y egresos de la Concesión.

² De acuerdo al Informe elaborado por el Ing. Julio Kuroiwa por encargo de la SOCIEDAD CONCESIONARIA y puesto en conocimiento del CONCEDENTE con fecha 19 de marzo de 2008, parte del trazo correspondiente al Sub Tramo 5, cruza por encima de un desplazamiento masivo de suelos, generado por lituación generalizada. En este sentido, el referido informe recomienda que no se efectúen trabajos de construcción en ciertos predios de dicho trazo ante la necesidad de la realización de una serie de estudios que permitan determinar la viabilidad del diseño original del Trazo.



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y ComunicacionesViceministerio
de TransportesDirección General
de Concesiones de
Transportes

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de la Unión Nacional frente a la Crisis Externa"

Sobre la situación actual de la entrega del Derecho de Vía.

30) A la fecha, y respecto del Sub Tramo 2 (Cerro Azul – Cerro Calavera), el CONCEDENTE ha hecho entrega a la SOCIEDAD CONCESIONARIA, del 100% de los predios en términos del área total que constituye el Derecho de Vía, que conforman este Sub Tramo que corresponde a la Etapa Preparatoria.

Respecto del Sub Tramo 3 (Cerro Calavera – Pampa Clarita), el CONCEDENTE ha hecho entrega al CONCESIONARIO, del 65.79% de los predios en términos del área total que constituye el Derecho de Vía, que conforman este Sub Tramo que corresponde a la Primera Etapa.

Con relación al Sub Tramo 4 (Pampa Clarita – Chinchá Alta), el CONCEDENTE ha hecho entrega a la SOCIEDAD CONCESIONARIA, del 63.81% de los predios en términos del área total que constituye el Derecho de Vía, que conforman la parte de este Sub Tramo que corresponde a la Primera Etapa.

Respecto del Sub Tramo 5 (Chinchá Alta-San Andrés), el CONCEDENTE ha hecho entrega a la SOCIEDAD CONCESIONARIA, del 23.50 % de los predios en términos del área total que constituye el Derecho de Vía, que conforman la parte de este Sub Tramo que corresponde a la Primera Etapa.



SOBRE EL IMPACTO CONTRACTUAL DE LA MODIFICACION

- 31) *La modificación propuesta contempla directamente la modificación del numeral 2 del Anexo II del Contrato, la reformulación de la Cláusula 5.2 en tres de sus párrafos y la inclusión de un párrafo de la Cláusula 6.1.*
- 32) *La modificación del numeral 2 del Anexo II esta basada en un intercambio de las obras de la primera etapa, con obras de el modulo A de la segunda etapa, de modo tal que el Concesionario pueda iniciar la ejecución de obras en los Sub tramos 3 y 4 de la Red Vial N° 6, en los que el Concedente cuenta con la áreas suficientes y un proceso avanzado de liberación del Derecho de Vía, y se establece que:*

Las Partes acuerdan intercambiar determinadas obras previstas originalmente para el Módulo "A" de la Segunda Etapa, por otras cuya ejecución se encontraba prevista para la Primera Etapa.

En este sentido las Partes acuerdan modificar el Numeral 2 "Primera Etapa" y el Numeral 3.1. "Módulo A de la Segunda Etapa" del Anexo II del Contrato de Concesión, conforme se indica a continuación:

"Numeral 2, Primera Etapa:

Se ejecutará de acuerdo a lo estipulado en la Cláusula 5.2 y 6.1 así como al presente anexo, y comprende la realización de las siguientes obras:

- a) *Puesta a Punto de la calzada existente en el tramo comprendido entre las progresivas 20+301 (Pampa Clarita) y 53 + 386 (Intercambio Chinchá Alta), considerando que las bermas a ambos lados de la vía deben mantener lo indicado en el párrafo 5, siempre que no existan obstáculos físicos que lo impidan.*
- b) *Construcción de la primera calzada (derecha) de la autopista entre las Progresivas 1 + 600 (Intercambio Cerro Azul) a 20 + 301 (Intercambio Pampa Clarita).*



PERU

Ministerio
de Transportes
y ComunicacionesViceministerio
de TransportesDirección General
de Concesiones de
Transportes

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de la Unión Nacional frente a la Crisis Externa"

- c) Construcción de la primera calzada, en los 6 Km. de tramos Intermedios entre las progresivas 21+200 a 22+200; 22+600 a 23+600 y 39+200 a 43+200 y la primera calzada de la variante PERU LNG entre las progresivas 28+000 a 33+000.
- d) Construcción de un puente sobre el Río Cañete cuya longitud será de 237 metros lineales. (En ambas calzadas).
- e) Construcción de Un (01) Intercambio Vial en Pampa Clarita.
- f) Construcción de Tres (03) pasos a desnivel en: Cochahuasi, Santa Bárbara y Herbay Bajo.
- g) Construcción de la segunda calzada (izquierda) de la autopista entre las progresivas 1+600 (Cerro Calavera) a 38+620, incluido tramos Intermedios y PERU LNG.
- h) Construcción de un puente en la Quebrada Topará, cuya longitud es de 50 metros lineales. (calzada derecha).

El monto de la Inversión Proyectada Referencial para esta etapa, incluido el Impacto ambiental, asciende a un total de US\$ 58 711 889.83 Dólares de los Estados Unidos de América), sin incluir el Impuesto General a las Ventas."

"Numeral 3.1. Módulo A de la Segunda Etapa

Las Obras correspondientes al Módulo A, a ser realizadas en la segunda etapa son las siguientes:

- a) Construcción de la segunda calzada izquierda entre las progresivas 38+620 y 53+386.
- b) Construcción de la primera calzada desde el km. 53+386 al 94+400.
- c) Construcción de puentes sobre los ríos: Río Chico y Matagente en Chíncha cuyas longitudes serán de 120 metros lineales, cada uno, para una calzada.
- d) Construcción de un puente sobre el Río Pisco cuya longitud es 237 metros lineales, para una calzada.
- e) Construcción de un puente sobre la quebrada de Tambo de Mora cuya longitud es 35 metros lineales, para una calzada.
- f) Construcción de un puente en la Quebrada Topará, cuya longitud es de 50 metros lineales, para una calzada.
- g) Construcción de Dos (02) Intercambios Viales en Tambo de Mora y Pisco.
- h) Construcción de Tres (03) pasos a desnivel, Uno (01) en Chíncha, Uno (01) en Chíncha Alta y Uno (01) en San Andrés.

El monto de la Inversión Proyectada Referencial para este módulo incluido el Impacto ambiental, asciende a un total de US\$ 45 456 614.29 Dólares de los Estados Unidos de América), sin incluir el Impuesto General a las Ventas.

33) Bajo el esquema descrito, el Concedente obtendrá una autopista en doble calzada hasta la progresiva 38+620 en el subtramo 4 de la Red Vial. Dicha infraestructura mejorara notablemente los niveles de servicios que se brinden a los usuarios en relación a la tarifa fijada para la utilización de la misma.

34) Se ha propuesto además la modificación de la Cláusula 5.2 en los párrafos





PERÚ

Ministerio
de Transportes
y ComunicacionesViceministerio
de TransportesDirección General
de Concesiones de
Transportes

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de la Unión Nacional frente a la Crisis Externa"

vinculados al proceso de liberación del derecho de vía, así como a la fijación de nuevos plazos contractuales para la culminación de dicho proceso.

MODIFICACIÓN DE LA CLÁUSULA 5.2

Las Partes acuerdan modificar los párrafos sexto, séptimo y octavo de la Cláusula 5.2 del Contrato de Concesión, "Toma de Posesión de los Bienes", según se indica a continuación:

"...
Los predios urbanos o rurales afectados, necesarios para que la SOCIEDAD CONCESIONARIA inicie los trabajos comprendidos dentro de la Primera Etapa de Construcción, deberán ser entregados por el CONCEDENTE, de acuerdo a lo siguiente:

- a) Predios del Sub Tramo 3: El 80% de los predios en términos del área total que constituye el Derecho de Vía serán entregados por el CONCEDENTE en un plazo máximo que vencerá el día 30 de mayo de 2009. El 20% restante deberá ser entregado a más tardar el día 30 de setiembre de 2009.

Sub Tramo 3: Aquél comprendido entre los kms. 1 + 600 al 20 + 301 (Cerro Calavera - Pampa Clarita)

- b) Predios del Sub Tramo 4:
El 80% de los predios en términos del área total que constituye el Derecho de Vía, que corresponden al Sub Tramo 4, serán entregados por el CONCEDENTE en un plazo máximo que vencerá el día 30 de junio de 2009. El 20% restante deberá ser entregado a más tardar el 30 de octubre de 2009."

Sub Tramo 4: Aquél comprendido entre las Progresivas 20 + 301 al 53+386 (Pampa Clarita - Intercambio Chíncha Alta).

El CONCEDENTE a través del REGULADOR podrá evaluar si aún no habiendo sido entregados la totalidad de los predios correspondientes a cada Sub-Tramo, la SOCIEDAD CONCESIONARIA puede ejecutar las inversiones, regularizándose los derechos de vía en el menor plazo posible. Este mecanismo para establecer si los predios faltantes son indispensables para el inicio de la ejecución de obras, será aplicable para los cronogramas de ejecución contemplados en los numerales 3 y 4 del Anexo II del presente Contrato.

El plazo para el inicio de las obras del Sub Tramo 3, se computará cuando la SOCIEDAD CONCESIONARIA haya recibido del CONCEDENTE, predios en términos del área total que constituye el Derecho de Vía, que representen el 80% de dicho Sub Tramo. Para las obras del Sub Tramo 4, el plazo se iniciará cuando la SOCIEDAD CONCESIONARIA haya recibido del CONCEDENTE, predios en términos del área total que constituye el Derecho de Vía, que representen el 80% de dicho Sub Tramo. La SOCIEDAD CONCESIONARIA tendrá derecho a ejecutar las obras correspondientes en los predios efectivamente entregados en los Sub Tramos 3 y 4, correspondientes a la Primera Etapa, aún cuando no haya llegado a recibir el porcentaje mínimo de los mismos y sin que su eventual decisión de ejecutar obras suponga el inicio del cómputo del plazo para la realización de las mismas.

En caso el CONCEDENTE no complete la entrega del 20% restante de los predios de los Sub Tramos 3 y 4 conforme a lo indicado en los Literales a) y b) precedentes, los plazos de ejecución de las obras correspondientes a cada sub tramo, se entenderán automáticamente ampliados por el plazo correspondiente a dicho retraso, sin que ello limite la responsabilidad del CONCEDENTE y/o cualquier derecho de la SOCIEDAD CONCESIONARIA por el no cumplimiento en la entrega de los predios. "

- 35) La nueva redacción de la Cláusula 5.2, adapta el contrato a la situación existente, y permite fijar nuevos plazos para la culminación de una obligación del Concedente que permita la ejecución de las inversiones proyectadas para la primera etapa



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y ComunicacionesViceministerio
de TransportesDirección General
de Concesiones de
Transportes

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de la Unión Nacional frente a la Crisis Externa"

- 36) Debemos anotar, en cuanto al programa de inversiones este no es modificado por la presente addenda, ya que se han respetado los montos establecidos primigeniamente y en ese sentido podrá comprobarse que habiéndose fijado originalmente para el modulo A de la segunda etapa un nivel menor de inversión, ha sido necesario no sólo intercambiar dicha etapa por completo, sino mantener obras de la primera etapa a fin de mantener no sólo la viabilidad económica, sino la optimizar las obras proyectadas a fin de brindarles integridad.
- 37) Finalmente como podrá verse en el proyecto presentado, la Cláusula 6.1., ha incluido la precisión de los momentos en los que deberán registrarse los avances en la ejecución de la obra, así como para fijar el plazo acordado por las partes para verificar la culminación de las obras.
- 38) El párrafo adicionado contempla además un beneficio implícito en el acuerdo de las partes, esto es la optimización del tiempo para el proceso constructivo, en tanto que contractualmente existe un plazo de dos años para el mismo en relación a las etapas diseñadas, para este caso se esta acordando un plazo menor, además de tres hitos constructivos, mediante los que podrá verificarse el progresivo cumplimiento contractual de la Concesionaria, así como ir verificando el impacto de la obra en los usuarios parcialmente e incluso antes de la culminación de la etapa por completo.



MODIFICACIÓN DE LA CLÁUSULA 6.1

De igual modo, las Partes acuerdan modificar el primer párrafo de la Cláusula 6.1 el que en adelante tendrá el siguiente texto:

"La SOCIEDAD CONCESIONARIA se obliga a realizar las Obras referidas en el Anexo II, de acuerdo a las condiciones ahí previstas".

Las Partes también acuerdan incorporar como último párrafo de la Cláusula 6.1 lo siguiente:

Modificación del Cronograma de Ejecución de las Obras de la Primera Etapa

A pesar que la SOCIEDAD CONCESIONARIA no ha recibido el 80% de los predios, a la fecha es técnicamente viable la ejecución de determinadas obras previstas en el Contrato de Concesión. En ese sentido, hasta el 20 de septiembre de 2009 la SOCIEDAD CONCESIONARIA deberá haber culminado con las obras que se señalan a continuación:

- Autopista (2 calzadas) desde la Progresiva 1 + 600 hasta el Centro Poblado de Santa Bárbara y Paso a Desnivel de Santa Bárbara (Progresiva 5+920), hasta el 15 de agosto de 2009.
- Autopista (2 calzadas) desde la Progresiva 5 + 920 hasta el Centro Poblado de Santa Cruz (Progresiva 7+400), hasta el 20 de septiembre del 2009.

Al 31 de enero de 2010 la SOCIEDAD CONCESIONARIA culminará con la ejecución de la Autopista comprendida entre las Progresivas 28+000 al 38+000 del Sub tramo 4.

La SOCIEDAD CONCESIONARIA culminará las demás obras previstas para la Primera Etapa el día 31 de diciembre de 2010, conforme al cronograma de ejecución de obras. En el caso del sub - tramo 3 el plazo antes indicado sólo será posible de cumplir en la medida que la SOCIEDAD CONCESIONARIA haya recibido del CONCEDENTE el 100% de los predios, de acuerdo al cronograma contemplado en la cláusula 5.2 y conforme a lo previsto en dicha cláusula.



PERÚ

Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Viceministerio de Transportes

Dirección General de Concesiones de Transportes

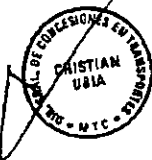
"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de la Unión Nacional frente a la Crisis Externa"

ANÁLISIS DE RIESGOS E IMPACTO EN EL EQUILIBRIO ECONOMICO FINANCIERO

39) En el siguiente cuadro se muestra la distribución y asignación de riesgos que se deriva de la propuesta de adenda:

Matriz de Riesgos

| Concepto | Contrato de Concesión | | Propuesta de Adenda | |
|------------------------|-----------------------|------------|---------------------|------------|
| | Concesionario | Concedente | Concesionario | Concedente |
| Construcción | X | | X | |
| Etapas de Construcción | X | | X | |
| Entrega de terrenos | | X | | X |
| Financiamiento | X | | X | |
| Mantenimiento | X | | X | |



40) Con respecto a la Construcción de las Obras, de acuerdo a la Cláusula 6.1 del Contrato de Concesión, la SOCIEDAD CONCESIONARIA, se obliga a realizar las Obras referidas en el Anexo II, de acuerdo a los plazos y condiciones ahí previstas.



41) Según lo establecido en el Anexo II del Contrato de Concesión, la Construcción de la autopista está prevista a realizarse en tres etapas posteriores a las Actividades Preparatorias, las cuales se señalan a continuación:

- i. Actividades Preparatorias
- ii. Primera Etapa.
- iii. Segunda Etapa: dividida en dos módulos:
 - 3.1. Módulo A
 - 3.2. Módulo B
- iv. Tercera Etapa, para la ejecución de esta etapa, las partes acordarán las condiciones para la ejecución de las Obras y se pondrán de acuerdo en la ampliación del plazo de la Concesión.

42) Asimismo, en la Cláusula 5.2 del Contrato de Concesión se señala que los predios urbanos o rurales afectados, necesarios para que la SOCIEDAD CONCESIONARIA inicie los trabajos comprendidos dentro de la Primera Etapa de Construcción deberán ser entregados por el Concedente, en el plazo establecido en dicha cláusula.

43) Como se ha indicado anteriormente, en el subtramo 5, considerado en el Contrato de Concesión en la Primera Etapa de Construcción, el CONCEDENTE ha hecho entrega de sólo el 23.50% de los predios en términos del área total que constituye el Derecho de Vía, y en vista a esta demora en la entrega de los predios en este sub tramo; el CONCEDENTE ha tomado la decisión de modificar el cronograma de Obras tomando en cuenta el avance de la entrega de predios en términos del área total que constituye el Derecho de Vía en cada uno de los subtramos, por lo



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y ComunicacionesViceministerio
de TransportesDirección General
de Concesiones de
Transportes

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de la Unión Nacional frente a la Crisis Externa"

que se sustituirá las obras del subtramo 5 consideradas en la Primera Etapa por las Obras del sub tramo 4 consideradas en el Segunda Etapa (construcción de la calzada) dado que el CONCEDENTE ha hecho entrega a la SOCIEDAD CONCESIONARIA, en el subtramo 4, del 63.81% de los predios en términos del área total que constituye el Derecho de Vía, lo que permitirá el adelantar la construcción de la calzada (hasta la progresiva establecida en la addenda) que estaba prevista para el modulo A de la Segunda Etapa.

- 44) Por lo tanto, la propuesta de adenda modifica los párrafos sexto, séptimo y octavo de la Cláusula 5.2 del Contrato de Concesión, así como el Cronograma de Ejecución de Obras que será ejecutado por la SOCIEDAD CONCESIONARIA.
- 45) De acuerdo al Informe del área técnica de la DGCT, los montos de inversión de las Obras correspondientes a las modificaciones propuestas en la adenda no hacen variar el monto de Inversión Referencial de la etapa ni de las etapas por lo que el equilibrio económico financiero no se vería alterado.
- 46) En el caso que no se realicen las modificaciones propuestas en la presente adenda y considerando que el Concedente no podrá entregar las áreas del subtramo 5 en el más breve plazo, no se podrán ejecutar las obras establecidas en el subtramo 5 para la Primera Etapa por lo que los Usuarios no podrán gozar de los beneficio por dichas obras, por lo que es necesario ejecutar las modificaciones propuestas en la presente adenda para mitigar la no ejecución de las obras en el subtramo 5 consideradas en la Primera Etapa por el beneficio que genera ejecutar las obras en el subtramo 3 y 4.
- 47) Por otro lado, se debe indicar que el CONCEDENTE, de acuerdo a su programación, está trabajando para cumplir con los plazos que se establecen en la propuesta de adenda para la entrega de las áreas faltantes, por lo que el riesgo de incumplimiento de dichos plazos está siendo mitigado.
- 48) Con respecto al financiamiento de las Obras, las modificaciones propuestas en la adenda no generan impactos en el financiamiento dado que la SOCIEDAD CONCESIONARIA cuenta con el financiamiento para el monto de inversión de las obras correspondientes a la Primera Etapa y como este monto no se modificará con la propuesta de adenda, la SOCIEDAD CONCESIONARIA ha informado que el equilibrio económico financiero no se verá afectado.
- 49) Con respecto a los costos de mantenimiento, las modificaciones propuestas en la adenda no generan impactos en los costos de mantenimiento de acuerdo a lo informado por la SOCIEDAD CONCESIONARIA, por lo tanto, no hay cambio en el equilibrio económico financiero.
- 50) Se debe indicar que las modificaciones propuestas en la presente adenda impactan positivamente en el bienestar de los Usuarios (disminución del tiempo viaje, ahorro en combustible, menor desgaste de los vehículos, etc.) dado que se permitirá contar con la autopista desde Cerro Calavera hasta Intercambio Chincha Alta antes de lo previsto en el Contrato de Concesión. En dicho tramo el tráfico vehicular, medido en número de ejes, representa el 40% del tráfico total de la carretera. En otras palabras, las modificaciones propuestas permitirán continuar la ejecución de la autopista de todo el tramo Puente Pucusana hasta Intercambio Chincha Alta, tramo que representa el 70% del tráfico total de la carretera.





PERÚ Ministerio de Transportes y Comunicaciones
 Viceministerio de Transportes
 Dirección General de Concesiones de Transportes

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
 "Año de la Unión Nacional frente a la Crisis Externa"

Carretera Puente Pucusana-Cerro Azul-Ica
Tráfico (miles)

| Unidad de peaje | Liegeros (Veh.) | Pesados (ejes) | Total | Participación |
|-----------------|-----------------|----------------|---------------|---------------|
| Chilca | 1.049 | 2.547 | 3.596 | 30% |
| Jahuay | 670 | 4.205 | 4.875 | 40% |
| Ica | 563 | 3.067 | 3.630 | 30% |
| TOTAL | 2.282 | 9.819 | 12.101 | 100% |

Fuente: Boletín Trimestral, OSITRAN
 Elaboración: DGCT-MTC

IV. Conclusiones

- Las modificaciones planteadas no desnaturalizan las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas.
- Igualmente, las modificaciones no varían ni afectan el equilibrio económico financiero de las partes. En efecto dichas modificaciones no afectan de manera alguna el equilibrio económico financiero en términos de derechos, responsabilidades y riesgos asignados a las Partes del Contrato de Concesión, en ese sentido la que se propone es una modificación no sustancial.

IV. Recomendaciones

- El presente proyecto de adenda deberá ser puesto en conocimiento del Regulador a fin que este emita opinión sobre las modificaciones propuestas.


 Cristian Ubia Atzamora
 Asesor Legal


 SILVIA DAVALOS
 Asesor Financiero

El presente informe cuenta con la Conformidad del Suscrito.


 RICARDO MARANGOVICH RACHUMI
 Director General
 Dirección General de Concesiones en Transportes
 12/12

Ministerio de Transportes y Comunicaciones
OFICINA DE ATENCIÓN AL CIUDADANO
Y GESTIÓN DOCUMENTAL
20 ENE. 2009
RECIBIDO EN LA FECHA

M.T.C.
DIRECCIÓN GENERAL DE CONCESIONES
EN TRANSPORTES
20 ENE. 2009
RECIBIDO EN LA FECHA

C.0047.09

Lima, 16 de Enero de 2009

Señores

MTC

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

Presente.-

Atención : **Dr. Hjalmar Marangunich Rachumi**
Director General de Concesiones en Transportes

Ref. : Contrato de Concesión del Tramo Vial Puente Pucusana – Cerro Azul –
Ica (Red Vial N° 6)

Asunto : Propuesta de Suscripción de adenda al Contrato de Concesión

De nuestra consideración:

Es grato dirigirnos a usted con relación al asunto de la referencia, relativo a la propuesta de suscripción de una adenda al Contrato de Concesión, a fin de manifestar nuestro interés en definir prontamente los términos de la Adenda de Actualización de Plazos para la Entrega de Predios y Sustitución de Inversiones, que permita continuar ejecutando las obras previstas en el Contrato de Concesión.

En este sentido, debemos indicar que la falta de disponibilidad de las áreas de terrenos requeridas para ejecutar las obras, así como los problemas suscitados a raíz del terremoto de agosto de 2007, generarían una paralización de las actividades de movimiento de tierras por parte de la sociedad concesionaria, de no suscribirse una adenda que viabilice la ejecución de obras en las áreas de terreno disponibles.

Actualmente, la sociedad concesionaria se encuentra ejecutando las obras que corresponden al sub tramo 2 comprendido en la Etapa de Actividades Preparatorias, estando previsto que para el 20 de setiembre de 2009, fecha en que finaliza el cuarto año de la Concesión, se culminará el 100% de las obras previstas para este sub tramo, no obstante que recién durante la primera semana de enero de 2009 se gatilló la obligación contractual de inicio de dichas obras.

De igual modo, la sociedad concesionaria ya se encuentra ejecutando las obras que corresponden al sub tramo 3 de la Primera Etapa, estando previsto que para el 20 de setiembre de 2009, se culmine el 70 % de las obras del referido sub tramo, no obstante no haberse gatillado aún la obligación contractual para el inicio de las obras.

Sin embargo y para el caso de las obras que corresponden al sub tramo 5 de la Primera Etapa, dado que no se prevé una pronta solución al problema del retraso en la

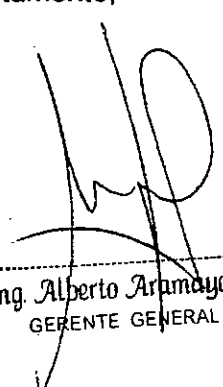
adquisición de predios por parte del MTC, no es posible contemplar un avance de obras para el referido sub tramo.

De acuerdo a la propuesta de Sustitución de Inversiones planteada por COVIPERÚ, se podrían ejecutar las obras de la segunda calzada en los sub tramos 3 y 4, dentro del plazo de 20 meses previsto contractualmente para las obras correspondientes al sub tramo 5, por lo que se requeriría que la adenda sea suscrita como máximo a finales del mes de febrero o inicios del mes de marzo del presente año, para así poder culminar la autopista hasta Chíncha en el mes de diciembre de 2010.

Adjuntamos un cuadro comparativo que permite graficar el avance de obras al 20 de setiembre de 2009 según lo previsto actualmente en el Contrato de Concesión, y según la propuesta de sustitución de inversiones planteada.

Sin otro particular, agradeciendo de antemano la atención que se sirva brindar a la presente, quedamos de usted.

Atentamente,



Ing. Alberto Aramayo P.
GERENTE GENERAL

LEO VIAL P.

0074462009



PERÚ

Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Viceministerio de Transportes

Dirección General de Concesiones de Transportes

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de la Unión Nacional Frente a la Crisis Externa"

Lima,

05 FEB. 2009

CARGO

OFICIO N° 152 -2009-MTC/25

SEÑOR
ALBERTO ARAMAYO PINAZZO
Gerente General
COVIPERU
Av. Javier Prado Este N° 4109. Surco
Presente.-

Asunto : Sustitución de Inversiones – Concesión R.V. N° 6 (Pucusana – Ica).

Referencia : Carta C.085.09 del 28.ENE.2009

De mi consideración :

Me es grato darle respuesta a su comunicación de la referencia, para manifestarles que mi Despacho se encuentra abocado al estudio y formulación de la Addenda N° 2 al Contrato de Concesión, la misma que permitirá ejecutar las Inversiones programadas mediante el intercambio a la Primera Etapa de obras previstas para la Segunda Etapa y viceversa, de acuerdo a la disponibilidad de los terrenos liberados por el MTC, coincidente con un mejor desarrollo de la Carretera interpretando el sentir de los usuarios, a la luz del comportamiento en la zona Norte.

Con este fin estimaré complementar el Listado del Anexo I a su Carta de la referencia, haciéndonos llegar los Presupuestos Detallados de cada uno de los diversos Items de dicho Anexo, así como, aclararnos en que Etapa o Etapas originales se encontraban los puentes de la Qda. Topará. Estas aclaraciones se incorporarán en el Informe Técnico de sustento de la referida Addenda.

Sin otro particular, aprovecho la ocasión para expresarle los sentimientos de mi especial consideración y estima.

Atentamente,

RIKARDU MARANGUNICH RAKTUN
Director General
Dirección General de Concesiones
en Transportes



02/02/09
OLVA COURIER SAC.
OP. ERICK CARDENAS CASTILLO
DNI 25796977

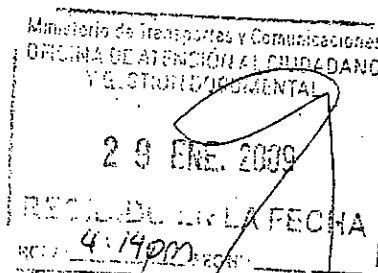
C.085.09

Lima, 28 de Enero de 2009

Señores
MTC

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

Presente.-



Atención : Dr. Hjalmar Marangunich Rachumi
Director General de Concesiones en Transportes

Ref. : Oficio N° 065-2009-MTC/25

De nuestra consideración:

Es grato dirigimos a usted con relación al oficio de la referencia, mediante el cual manifiestan su conformidad para la modificación del Contrato de Concesión del Tramo Vial Puente Pucusana – Cerro Azul – Ica, que incorpore la propuesta de sustitución de inversiones planteada por la sociedad concesionaria y que actualice el cronograma de entrega de predios por parte del Concedente.

En este sentido, debemos señalar que si bien de acuerdo al esquema de sustitución de inversiones inicialmente planteado por COVIPERÚ la Autopista no llegaría hasta la ciudad de Chíncha, mi representada se encuentra dispuesta a efectuar las obras necesarias que permitan llegar hasta dicho punto a diciembre de 2010, para lo cual se requeriría acordar el mecanismo de pago correspondiente al adelanto del excedente de inversiones por un monto de US\$ 9'977,044.66, según Anexo 1, o compensación con cargo a la Retribución, lo cual debería acordarse en una posterior addenda.

De otro lado, y con relación a los problemas surgidos con ocasión del sismo de agosto de 2007 en el sub tramo 5, les informamos que, conforme a lo solicitado en el oficio de la referencia, COVIPERÚ ha procedido a contratar a un consultor especializado para que efectúe los estudios técnicos del suelo correspondiente al área afectada, los cuales les estaremos haciendo entrega una vez recibidos los estudios. Cabe señalar que respecto del área en dicho sub tramo el porcentaje de entrega de terrenos adquiridos o expropiados es mínimo.

Por lo tanto, adjuntamos a la presente, un borrador de addenda que incluye como adelanto de inversiones, la ejecución de la autopista hasta la ciudad de Chincha a diciembre de 2010. En este sentido, y a efectos de poder cumplir con este plazo, requeriríamos que la addenda sea suscrita a más tardar a finales del mes de febrero próximo.

Sin otro particular, agradeciendo de antemano la atención que se sirva brindar a la presente, quedamos de usted.

Atentamente,



.....
Ing. ALBERTO ARAMAYO P.
Gerente General
COVIPERÚ S.A.

ANEXO I

MONTOS DE OBRAS PRIMERA ETAPA

| ACTIVIDADES | | MONTOS |
|-----------------------------------|--------------|----------------------|
| PUESTA A PUNTO 20+301-53+386 | US \$ | 2.415.553,97 |
| CONSTR. 1ª CALZADA 1+600 -20+301 | US \$ | 14.064.991,92 |
| PUENTE RIO CANETE | US \$ | 4.147.479,34 |
| PUENTE RIO CHICO | US \$ | 2.143.308,98 |
| PUENTE RIO MATAGENTE | US \$ | 2.143.308,98 |
| CONSTR. PUENTE RIO PISCO | US \$ | 4.147.917,31 |
| CONSTR. PUENTE TAMBO DE MORA | US \$ | 381.204,33 |
| INTERCAMBIADOR PAMPA CLARITA | US \$ | 1.684.083,48 |
| INTERCAMBIADOR TAMBO DE MORA | US \$ | 1.374.928,77 |
| INTERCAMBIADOR VIAL PISCO | US \$ | 1.529.289,31 |
| CONSTRUCCIÓN 06 PASOS A DESNIVEL | US \$ | 1.840.422,79 |
| CONST. 1ª CALZADA 53+386 - 94+400 | US \$ | 22.839.400,55 |
| TOTAL | US \$ | 58.711.889,73 |

MONTOS DE OBRAS PRIMERA ETAPA EN PROCESO DE EJECUCIÓN

| ACTIVIDADES | | MONTOS |
|----------------------------------|--------------|----------------------|
| PUESTA A PUNTO 20+301 -53+386 | US \$ | 2.415.553,97 |
| CONST. 1ª CALZADA 1+600 - 20+301 | US \$ | 14.064.991,92 |
| CONSTR. PUENTE RIO CANETE | US \$ | 4.147.479,34 |
| INTERCAMBIADOR PAMPA CLARITA | US \$ | 1.684.083,48 |
| CONSTRUCCION 03 PASOS A DESNIVEL | US \$ | 920.211,40 |
| TOTAL | US \$ | 23.232.320,10 |

SALDO DE OBRA PENDIENTE DE LA PRIMERA ETAPA US\$ 35.479.569,63

MONTOS DE OBRAS MODULO A SEGUNDA ETAPA

| ACTIVIDADES | | MONTOS |
|--|--------------|----------------------|
| CONSTRUCCION SEGUNDA CALZADA 1+600 - 53+386 INCLUYE TRAMOS INTERMEDIOS | US \$ | 40.960.337,54 |
| CONSTRUCCION PUENTE SOBRE EL RIO CAÑETE (LONG. MIN. 237 m) | US \$ | 3.807.784,59 |
| CONSTRUCCION DE DOS PUENTES SOBRE QUEBRADA TOPARÁ (LONG. MIN. 50 m) | US \$ | 688.492,16 |
| TOTAL | US \$ | 45.456.614,29 |

DIFERENCIA US\$ 9.977.044,66

**ADDENDA N° 02 AL CONTRATO DE CONCESIÓN PARA LA CONSTRUCCIÓN Y
EXPLOTACIÓN DEL TRAMO VIAL PUENTE PUCUSANA – CERRO AZUL – ICA DE
LA CARRETERA PANAMERICANA SUR – R01S**

Señor Notario:

Sírvase extender en su Registro de Escrituras Públicas una en la que conste la Addenda No. 02 al Contrato de Concesión para la Construcción y Explotación del Tramo Vial Puente Pucusana – Cerro Azul – Ica de la Carretera Panamericana Sur – R01S (en adelante, el Contrato de Concesión), suscrito entre el Estado de la República del Perú, actuando a través del **Ministerio de Transportes y Comunicaciones** (en adelante el **CONCEDENTE**), y de la otra parte **Concesionaria Vial del Perú S.A.** (en adelante la **SOCIEDAD CONCESIONARIA**), quienes actúan en la presente Addenda representados por las personas cuyos nombres, datos de identidad, autorizaciones y direcciones domiciliarias se indican en el Anexo No. 2 del presente documento, en los términos y condiciones siguientes:

PRIMERO: ANTECEDENTES.

- 1.1 Con fecha 20 de julio de 2005, el Comité de PROINVERSION en Proyectos de Infraestructura y Servicios Públicos adjudicó la Buena Pro de la Licitación Pública para la entrega en concesión del Tramo Vial Puente Pucusana – Cerro Azul – Ica de la Carretera Panamericana Sur – R01S, al Consorcio Binacional Andino, quien acreditó oportunamente el cumplimiento de las condiciones previstas en las Bases de la citada licitación, a fin de suscribir el Contrato de Concesión a través de la **SOCIEDAD CONCESIONARIA**.
- 1.2 Con fecha 20 de setiembre de 2005, **EL CONCEDENTE** y la **SOCIEDAD CONCESIONARIA** suscribieron el Contrato de Concesión. Con fecha 28 de agosto de 2007, las Partes suscribieron la Addenda N° 01 del Contrato de Concesión.
- 1.3 Mediante Carta N° C.494.08 de fecha 28 de mayo de 2008, la **SOCIEDAD CONCESIONARIA**, informa al **CONCEDENTE** la imposibilidad de ejecutar, dentro de los plazos establecidos en el Contrato de Concesión, la totalidad de las obras correspondientes a la Primera Etapa contenida en el Anexo II, en razón al retraso por parte del **CONCEDENTE** en la entrega de predios, proponiéndose regularizar los plazos previstos en el Contrato de Concesión para la adquisición de predios por parte del **CONCEDENTE** así como el cronograma de ejecución de obras, mediante una addenda al Contrato de Concesión.
- 1.4 Mediante Oficio N° 1356-2008-MTC/25, que adjuntó el Informe N° 608-2008-MTC, de fecha 22 de diciembre de 2008, la Dirección General de Concesiones en Transporte del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, comunicó a la **SOCIEDAD CONCESIONARIA** su voluntad de suscribir una addenda al Contrato de Concesión, que modifique los plazos y establezca un nuevo cronograma de fechas para que **PROVIAS NACIONAL** cumpla con liberar, adquirir y entregar los predios afectados necesarios para la ejecución de obras.
- 1.5 Mediante Carta C. 1247.08, de fecha 23 de diciembre de 2008, la **SOCIEDAD CONCESIONARIA** presentó al señor Ministro de Transportes y Comunicaciones una Propuesta de Sustitución de Inversiones entre Obras de la Primera Etapa y de

la Segunda Etapa de la Concesión, que permitiría a los usuarios de la Red Vial 6 contar en un breve plazo con una autopista de doble vía que llegue a un punto cercano a la ciudad de Chíncha, la misma que sería viabilizada mediante la suscripción de una addenda al Contrato de Concesión.

1.6 Mediante Carta C.020:09, de fecha 09 de enero de 2009, la SOCIEDAD CONCESIONARIA manifiesta su conformidad con la propuesta de addenda al Contrato de Concesión señalada en el numeral 1.6 precedente, en virtud de la cual se adecuen los plazos previstos para la entrega de predios por parte del CONCEDENTE y se viabilicen una serie de obras que permitan sustituir las inversiones por parte de la SOCIEDAD CONCESIONARIA, considerando el interés de la SOCIEDAD CONCESIONARIA en ejecutar las obras previstas en el Contrato de Concesión.

1.7 A la fecha, y respecto del Sub Tramo 2 (Cerro Azul – Cerro Calavera), el CONCEDENTE ha hecho entrega a la SOCIEDAD CONCESIONARIA, del 100% de los predios en términos del área total que constituye el Derecho de Vía, que conforman este Sub Tramo que corresponde a la Etapa Preparatoria.

Respecto del Sub Tramo 3 (Cerro Calavera – Pampa Clarita), el CONCEDENTE ha hecho entrega al CONCESIONARIO, del 75.06% de los predios en términos del área total que constituye el Derecho de Vía, que conforman este Sub Tramo que corresponde a la Primera Etapa.

Con relación al Sub Tramo 4 (Pampa Clarita – Chíncha Alta), el CONCEDENTE ha hecho entrega a la SOCIEDAD CONCESIONARIA, del 59.15% de los predios en términos del área total que constituye el Derecho de Vía, que conforman la parte de este sub tramo que corresponde a la Primera Etapa.

Respecto del Sub Tramo 5 (Chíncha Alta-San Andrés), el CONCEDENTE ha hecho entrega a la SOCIEDAD CONCESIONARIA, del 23 % de los predios en términos del área total que constituye el Derecho de Vía, que conforman la parte de este sub tramo que corresponde a la Primera Etapa.

1.8 Mediante Informe N° [...], de fecha [...] de [...] de 2009, el CONCEDENTE a través de Dirección General de Concesiones de Transportes, ha manifestado la viabilidad legal y económica respecto de los alcances de la presente Addenda.

1.9 Con fecha [...] de [...] de 2009, el Consejo Directivo del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Uso Público – OSITRAN emitió el Acuerdo N° [...] -CD-OSITRAN, por medio del cual se resolvió aprobar el Informe N° [...] -GRE-GS-GAL-OSITRAN en el que OSITRAN manifiesta su opinión en relación a la aprobación de la presente Addenda.

SEGUNDO: OBJETO DE LA PRESENTE ADDENDA

La presente Addenda tiene por objeto establecer las condiciones por las cuales se llevará a cabo la sustitución de inversiones acordadas por las Partes, manteniendo la naturaleza así como el equilibrio económico del Contrato de Concesión, y actualizar los plazos previstos en el Contrato de Concesión para la entrega de predios a la SOCIEDAD CONCESIONARIA, para lo cual se realizan una serie de modificaciones y precisiones al Contrato de Concesión, conforme se indica a continuación:

MODIFICACIONES AL CONTRATO DE CONCESIÓN

2.1 SUSTITUCIÓN DE INVERSIONES

Las Partes acuerdan sustituir determinadas inversiones previstas originalmente para el Módulo "A" de la Segunda Etapa, por otras cuya ejecución se encontraba prevista inicialmente para la Primera Etapa.

En este sentido las Partes acuerdan modificar el Numeral 2 "Primera Etapa" y el Numeral 3.1. "Módulo A de la Segunda Etapa" del Anexo II del Contrato de Concesión, conforme se indica a continuación:

"Numeral 2. Primera Etapa:

Se ejecutará dentro de los dos (2) años posteriores a la entrega de los predios necesarios, pero en ningún caso el inicio de las Obras para esta etapa podrá ser antes del tercer Año de la Concesión, según lo señalado en la Cláusula 5.2 y el presente anexo, y comprende la realización de las siguientes obras:

- a) Puesta a Punto de la calzada existente en el tramo comprendido entre las progresivas 20+301 (Pampa Clarita) y 53 + 386 (Intercambio Chincha Alta), considerando que las bermas a ambos lados de la vía deben mantener lo indicado en el párrafo 5, siempre que no existan obstáculos físicos que lo impidan.
- b) Construcción de la primera calzada (derecha) de la autopista entre las Progresivas 1 + 600 (Intercambio Cerro Azul) a 20 + 301 (Intercambio Pampa Clarita), considerando las bermas de acuerdo a lo indicado en el párrafo 5.
- c) Construcción de un puente sobre el Río Cañete cuya longitud mínima será de 237 metros lineales. (En ambas calzadas)
- d) Construcción de Un (01) Intercambio Vial en Pampa Clarita.
- e) Construcción de Tres (03) pasos a desnivel en: Cochahuasi, Santa Bárbara y Herbay Bajo.
- f) Construcción de la segunda calzada (izquierda) de la autopista entre las progresivas 1+600 (Cerro Calavera) a 39+033, incluido tramos intermedios y PERU LNG.
- g) Construcción de un puente en la Quebrada Topará, cuya longitud mínima es de 50 metros lineales. (En ambas calzadas)
- h) LA SOCIEDAD CONCESIONARIA ejecutará las obras de construcción correspondientes a la segunda calzada hasta la progresiva 53 + 386 (Intercambio Chincha), cuyos costos adicionales al monto señalado para la presente etapa, así como el correspondiente Mantenimiento Rutinario, Periódico y otros, serán reconocidos por el CONCEDENTE con cargo a la Retribución mensual que le corresponde pagar a la SOCIEDAD CONCESIONARIA a favor del CONCEDENTE según lo previsto en la Cláusula 8.19 del Contrato de Concesión. El costo correspondiente será reconocido en una addenda posterior referida al adelanto de inversiones respecto de la cual las partes se comprometen a acordar y suscribir en el breve plazo, ~~o~~ otro mecanismo de pago.

El monto de la Inversión Proyectada Referencial para esta etapa, incluido el impacto ambiental, asciende a un total de US\$.....
(..... Dólares de los Estados Unidos de América), sin incluir el Impuesto General a las Ventas."

"Numeral 3.1. Módulo A de la Segunda Etapa

Las Obras correspondientes al Módulo A a ser realizadas en la segunda etapa son las siguientes:

- a) Construcción de la primera calzada entre las progresivas 39 + 033 (Intercambio Chincha Alta) a 94 + 400 (empalme del nuevo trazo con la carretera actual que viene de Pisco) considerando las bermas de acuerdo a lo precisado en el párrafo 5.
- b) Construcción de puentes sobre los ríos: Río Chico y Matagente en Chincha cuyas longitudes mínimas serán de 120 metros lineales, cada uno.
- c) Construcción de un puente sobre el Río Pisco cuya longitud mínima es 237 metros lineales.
- d) Construcción de un puente sobre la quebrada de Tambo de Mora cuya longitud mínima es 35 metros lineales
- i) Construcción de Dos (02) Intercambios Viales en Tambo de Mora y Pisco.
- j) Construcción de Cinco (05) pasos a desnivel Tres (03) en Chincha, Uno (01) en Chincha Alta y Uno en San Andrés.

El monto de la Inversión Proyectada Referencial para este módulo incluido el impacto ambiental, asciende a un total de US\$
(..... Dólares de los Estados Unidos de América), sin incluir el Impuesto General a las Ventas.

2.2 CRONOGRAMA DE ENTREGA DE PREDIOS

Las Partes acuerdan modificar el cronograma de entrega de predios previsto en el Contrato de Concesión, de forma tal que la obligación del CONCEDENTE de entregar los predios necesarios para la ejecución de las obras previstas en el Contrato de Concesión, deberá ser cumplida según se detalla a continuación :

80% de los predios en términos del área total que constituye el Derecho de Vía, que corresponden al Sub Tramo 3, en un plazo dedías, contados desde la suscripción de la presente Addenda.

30. May

80% de los predios en términos del área total que constituye el Derecho de Vía, que corresponden al Sub Tramo 4, en un plazo dedías, contados desde la suscripción de la presente Addenda.

30. Junio

2.3 INICIO DE LAS OBRAS

2.3.1 Las Partes convienen que el cómputo del plazo para el inicio de las obras de las Actividades Preparatorias del Sub Tramo 2 y de la Primera Etapa, conforme a lo que se señala en la Cláusula 5.2 del Contrato de Concesión, se realizará de la siguiente manera:

a. Para las obras del Sub Tramo 2, el plazo se ha iniciado cuando la SOCIEDAD CONCESIONARIA recibió del CONCEDENTE, predios en términos del área total que constituye el Derecho de Vía, que representen el 100% de dicho Sub Tramo, lo que ocurrió con fecha 05 de enero de 2009. Cabe señalar que para el caso de interferencias no previstas, como en el caso del Intercambio Cerro Azul, el plazo final para la entrega de obras correspondientes a dicha etapa podrá ampliarse según lo dispongan las Partes.

b. Para las obras del Sub Tramo 3, el plazo se iniciará cuando la SOCIEDAD CONCESIONARIA haya recibido del CONCEDENTE, predios en términos del área total que constituye el Derecho de Vía, que representen el 80% de dicho Sub Tramo. El 20% restante deberá ser entregado a más tardar a los ~~120~~ días siguientes a la fecha de entrega del 80% antes indicado.

c. Para las obras del Sub Tramo 4, el plazo se iniciará cuando la SOCIEDAD CONCESIONARIA haya recibido del CONCEDENTE, predios en términos del área total que constituye el Derecho de Vía, que representen el 80% de dicho Sub Tramo. El 20% restante deberá ser entregado a más tardar a los ~~120~~ días siguientes a la fecha de entrega del 80% antes indicado.

2.3.2 Sin perjuicio de lo indicado en el Numeral 2.3.1 precedente, la SOCIEDAD CONCESIONARIA tendrá derecho en virtud del presente documento, a ejecutar las obras correspondientes en los predios efectivamente entregados en los Sub Tramos 3 y 4, correspondientes a la Primera Etapa, aún cuando no haya llegado a recibir el porcentaje mínimo de los mismos y sin que su eventual decisión de ejecutar obras suponga el inicio del cómputo del plazo para la realización de las mismas.

2.3.3 En caso el CONCEDENTE no complete la entrega del 20% restante de los predios de los Sub Tramos 3 y 4 conforme a lo indicado en los Literales b) y c) el Numeral 2.3.1 precedente, los plazos de ejecución de las obras correspondientes a cada sub tramo, se entenderán automáticamente ampliados por el plazo correspondiente a dicho retraso.

2.4 COBRO DE LA TARIFA

La SOCIEDAD CONCESIONARIA podrá comenzar a efectuar el cobro del Peaje hasta el importe de la Tarifa a que se refiere el Apartado c) de la Cláusula 8.17 del Contrato de Concesión, en la fecha originalmente prevista, en el inicio del Quinto Año de la Concesión, y tendrá derecho al reajuste contemplado en el Apartado d) de la referida Cláusula.

TERCERO : COMPENSACIÓN A FAVOR DE LA SOCIEDAD CONCESIONARIA

3.1 El retraso en la entrega de predios de acuerdo al cronograma establecido inicialmente en el Contrato de Concesión, ha generado que la SOCIEDAD

CONCESIONARIA incurra en costos no previstos por concepto de

En este sentido, las Partes reconocen el derecho de la SOCIEDAD CONCESIONARIA a recibir una compensación por un monto según liquidación que será presentada por la SOCIEDAD CONCESIONARIA en un plazo de días, contado a partir de la suscripción de la presente Addenda.

3.2 Las Partes convienen desde ahora que el pago de la suma que sea determinada según la liquidación antes señalada se realizará con cargo a la Retribución mensual que le corresponde pagar a la SOCIEDAD CONCESIONARIA a favor del CONCEDENTE según lo previsto en la Cláusula 8.19 del Contrato de Concesión. La compensación se iniciará con cargo a la Retribución que corresponda pagar a partir del mes siguiente a la fecha de suscripción de la presente addenda y si ello no fuera suficiente, con cargo a las retribuciones mensuales siguientes hasta que se tenga por cancelada la suma indicada en el Numeral 3.1.

ADDENDA
FUTURA

CUARTO: VALIDEZ E INTERPRETACIÓN DEL CONTRATO.

Las Partes declaran expresamente que fuera de las modificaciones introducidas mediante el presente instrumento, las demás disposiciones del Contrato de Concesión permanecen vigentes, con plena validez y se interpretan de forma sistemática y unitaria con esta Addenda No. 02.

QUINTO: VIGENCIA DE LA ADDENDA.

El presente instrumento entrará en vigencia desde la fecha de su suscripción por las Partes intervinientes.

En señal de conformidad, se suscribe el presente instrumento a los ____ días del mes de de 2009.

Por el CONCEDENTE:

Por la SOCIEDAD CONCESIONARIA:

.....

.....

.....

ANEXO A

A. EL CONCEDENTE

- Representante:, Viceministro de Transportes
- DNI No.
- Autorización: R.M. No. de fecha
- Dirección: Av.; Lima

B. EL CONCESIONARIO

- Representante: Ing. Alberto Aramayo Pinazo
- DNI No. 10492960
- Autorización: Poderes inscritos en la Partida 11789560 del Registro de Personas Jurídicas de Lima
- Dirección: Av. Javier Prado Nº 4109, Santiago de Surco, Lima

RECIBO VIAL 4 016335



PERU

Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Viceministerio de Transportes

Dirección General de Concesiones en Transportes

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de la Unión Nacional Frente a la Crisis Externa"

Lima, 13 FEB. 2009

CARGO

OFICIO N° 199-2009-MTC/25

SEÑOR
ALBERTO ARAMAYO PINAZO
Gerente General
CONCESIONARIA VIAL del PERÚ S.A.
COVIPERU
Presente.-

Asunto: Propuesta de Addenda al Contrato de Concesión

Ref.: C.091.09
C.047.09

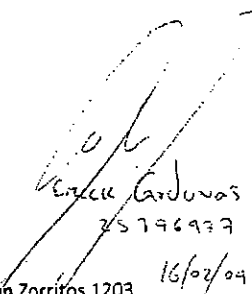
De mi consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a usted, a fin de informarle que hemos recibido su propuesta actualizada de addenda de modificación al Contrato de Concesión del Tramo Vial Puente Pucusana – Cerro Azul – Ica; al respecto hemos de informarle que la misma esta siendo evaluada por esta Dirección a fin de determinar las cláusulas que se verían impactadas y si la actual propuesta no originaría una reasignación de riesgos que pudieran afectar el equilibrio económico financiero de la Concesión.



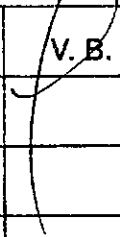
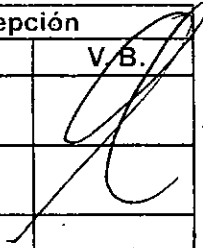
Atentamente,


HJALMAR RICARDO MARANGUNICH RACHUMI
Director General
Dirección General de Concesiones
en Transportes


Ricardo Cardenas
25796977
16/02/09
Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

HOJA DE RUTA

Remitente COVIPERU
Asunto INFORMA SOBRE PROPUESTA DE ADDENDA AL CONTRATO DE CONCESION.
Fecha 06/02/2009 Hora 15:49:08 Folios 8

| Area | Fecha | Hora | Folio | Acción | V. B. | Area de Recepción | | |
|----------|-------|------|-------|--------|---|-------------------|------|---|
| | | | | | | Fecha | Hora | V. B. |
| C. d. T. | — | — | — | a |  | 06/02/09 | |  |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |

Observaciones:

- Acciones:
- | | | | |
|--------------------------|--------------------------------|----------------------------------|-------------------|
| 1.- Tramitación | 5.- Opinión y/o recomendación | 9.- Evaluar según disponibilidad | 13.- Revisión |
| 2.- Atención | 6.- Ayuda memoria | 10.- Preparar respuesta | 14.- Visación |
| 3.- Conocimiento y fines | 7.- Informe | 11.- Respuesta directa | 15.- Notificación |
| 4.- Coordinar | 8.- Agregar a sus antecedentes | 12.- proyectar Resolución | 16.- Archivar |
| | | | 17.- Otros |
- Imprenta MTC

C.091.09

Lima, 05 de Febrero de 2009

Señores
MTC
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
Presente.-

Atención : **Dr. Hjalmar Marangunich Rachumi**
Director General de Concesiones en Transportes

Asunto : **Propuesta de Addenda al Contrato de Concesión**

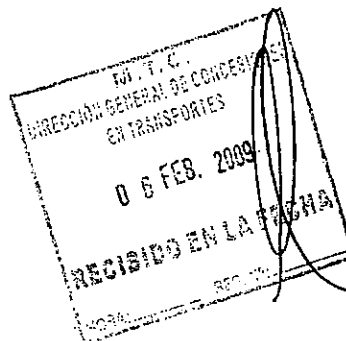
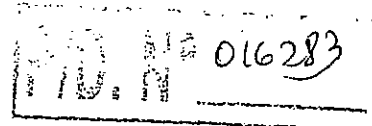
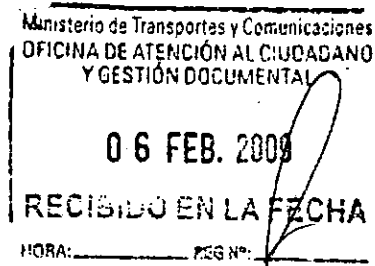
De nuestra consideración:

Es grato dirigirnos a usted con relación al asunto de la referencia, a fin de remitir, luego de las reuniones sostenidas con representantes de la Dirección General de Concesiones en Transporte del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la propuesta actualizada de addenda de modificación al Contrato de Concesión del Tramo Vial Puente Pucusana - Cerro Azul - Ica (Red 6).

Sin otro particular, quedamos a la espera de sus comentarios.

Atentamente


.....
Ing. ALBERTO ARAMAYO P.
Gerente General
COVIPERÚ S.A.



**ADDENDA N° 02 AL CONTRATO DE CONCESIÓN PARA LA CONSTRUCCIÓN Y
EXPLOTACIÓN DEL TRAMO VIAL PUENTE PUCUSANA – CERRO AZUL – ICA DE
LA CARRETERA PANAMERICANA SUR – R01S**

Señor Notario:

Sírvase extender en su Registro de Escrituras Públicas una en la que conste la Addenda No. 02 al Contrato de Concesión para la Construcción y Explotación del Tramo Vial Puente Pucusana – Cerro Azul – Ica de la Carretera Panamericana Sur – R01S (en adelante, el Contrato de Concesión), suscrito entre el Estado de la República del Perú, actuando a través del **Ministerio de Transportes y Comunicaciones** (en adelante el CONCEDENTE), y de la otra parte **Concesionaria Vial del Perú S.A.** (en adelante la SOCIEDAD CONCESIONARIA), quienes actúan en la presente Addenda representados por las personas cuyos nombres, datos de identidad, autorizaciones y direcciones domiciliarias se indican en el Anexo No. 2 del presente documento, en los términos y condiciones siguientes:

PRIMERO: ANTECEDENTES.

- 1.1 Con fecha 20 de julio de 2005, el Comité de PROINVERSION en Proyectos de Infraestructura y Servicios Públicos adjudicó la Buena Pro de la Licitación Pública para la entrega en concesión del Tramo Vial Puente Pucusana – Cerro Azul – Ica de la Carretera Panamericana Sur – R01S, al Consorcio Binacional Andino, quien acreditó oportunamente el cumplimiento de las condiciones previstas en las Bases de la citada licitación, a fin de suscribir el Contrato de Concesión a través de la SOCIEDAD CONCESIONARIA.
- 1.2 Con fecha 20 de setiembre de 2005, EL CONCEDENTE y la SOCIEDAD CONCESIONARIA suscribieron el Contrato de Concesión. Con fecha 28 de agosto de 2007, las Partes suscribieron la Addenda N° 01 del Contrato de Concesión.
- 1.3 Mediante Carta N° C.494.08 de fecha 28 de mayo de 2008, la SOCIEDAD CONCESIONARIA, informa al CONCEDENTE la imposibilidad de ejecutar, dentro de los plazos establecidos en el Contrato de Concesión, la totalidad de las obras correspondientes a la Primera Etapa contenida en el Anexo II, en razón al retraso por parte del CONCEDENTE en la entrega de predios, proponiéndose regularizar los plazos previstos en el Contrato de Concesión para la adquisición de predios por parte del CONCEDENTE así como el cronograma de ejecución de obras, mediante una addenda al Contrato de Concesión.
- 1.4 Mediante Oficio N° 1356-2008-MTC/25, que adjuntó el Informe N° 608-2008-MTC, de fecha 22 de diciembre de 2008, la Dirección General de Concesiones en Transporte del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, comunicó a la SOCIEDAD CONCESIONARIA su voluntad de suscribir una addenda al Contrato de Concesión, que modifique los plazos y establezca un nuevo cronograma de fechas para que el CONCEDENTE cumpla con liberar, adquirir y entregar los predios afectados necesarios para la ejecución de obras.
- 1.5 Mediante Carta C. 1247.08, de fecha 23 de diciembre de 2008, la SOCIEDAD CONCESIONARIA presentó al señor Ministro de Transportes y Comunicaciones una Propuesta de Sustitución de Inversiones entre Obras de la Primera Etapa y de

la Segunda Etapa de la Concesión, que permitiría a los usuarios de la Red Vial 6 contar en un breve plazo con una autopista de doble vía que llegue a un punto cercano a la ciudad de Chinchá, la misma que sería viabilizada mediante la suscripción de una addenda al Contrato de Concesión.

- 1.6 A la fecha, y respecto del Sub Tramo 2 (Cerro Azul – Cerro Calavera), el CONCEDENTE ha hecho entrega a la SOCIEDAD CONCESIONARIA, del 100% de los predios en términos del área total que constituye el Derecho de Vía, que conforman este Sub Tramo que corresponde a la Etapa Preparatoria.

Respecto del Sub Tramo 3 (Cerro Calavera – Pampa Clarita), el CONCEDENTE ha hecho entrega al CONCESIONARIO, del 75.06% de los predios en términos del área total que constituye el Derecho de Vía, que conforman este Sub Tramo que corresponde a la Primera Etapa.

Con relación al Sub Tramo 4 (Pampa Clarita – Chinchá Alta), el CONCEDENTE ha hecho entrega a la SOCIEDAD CONCESIONARIA, del 59.15% de los predios en términos del área total que constituye el Derecho de Vía, que conforman la parte de este sub tramo que corresponde a la Primera Etapa.

Respecto del Sub Tramo 5 (Chinchá Alta-San Andrés), el CONCEDENTE ha hecho entrega a la SOCIEDAD CONCESIONARIA, del 23 % de los predios en términos del área total que constituye el Derecho de Vía, que conforman la parte de este sub tramo que corresponde a la Primera Etapa.

El retraso en la entrega de predios de acuerdo al cronograma inicialmente establecido en el Contrato de Concesión, ha generado que la SOCIEDAD CONCESIONARIA incurra en gastos no previstos que serán revisados por las Partes, para lo cual acordarán posteriormente la forma de compensación mas adecuada.

- 1.7 Mediante Informe N° [.....], de fecha [...] de [...] de 2009, el CONCEDENTE a través de Dirección General de Concesiones de Transportes, ha manifestado la viabilidad legal y económica respecto de los alcances de la presente Addenda.
- 1.8 Con fecha [...] de [...] de 2009, el Consejo Directivo del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Uso Público – OSITRAN emitió el Acuerdo N° [...] -CD-OSITRAN, por medio del cual se resolvió aprobar el Informe N° [...] -GRE-GS-GAL-OSITRAN en el que OSITRAN manifiesta su opinión favorable en relación a la presente Addenda.

SEGUNDO: OBJETO DE LA PRESENTE ADDENDA

La presente Addenda tiene por objeto establecer las condiciones por las cuales se llevará a cabo la sustitución de inversiones acordadas por las Partes, manteniendo la naturaleza así como el equilibrio económico del Contrato de Concesión, y actualizar los plazos previstos en el Contrato de Concesión para la entrega de predios a la SOCIEDAD CONCESIONARIA, para lo cual se realizan una serie de modificaciones y precisiones al Contrato de Concesión, conforme se indica a continuación:

MODIFICACIONES AL CONTRATO DE CONCESIÓN

2.1 SUSTITUCIÓN DE INVERSIONES

Las Partes acuerdan sustituir determinadas inversiones previstas originalmente para el Módulo "A" de la Segunda Etapa, por otras cuya ejecución se encontraba prevista inicialmente para la Primera Etapa.

En este sentido las Partes acuerdan modificar el Numeral 2 "Primera Etapa" y el Numeral 3.1. "Módulo A de la Segunda Etapa" del Anexo II del Contrato de Concesión, conforme se indica a continuación:

"Numeral 2. Primera Etapa:

Se ejecutará dentro de los dos (2) años posteriores a la entrega de los predios necesarios, pero en ningún caso el inicio de las Obras para esta etapa podrá ser antes del tercer Año de la Concesión, según lo señalado en la Cláusula 5.2 y el presente anexo, y comprende la realización de las siguientes obras:

- a) *Puesta a Punto de la calzada existente en el tramo comprendido entre las progresivas 20+301 (Pampa Clarita) y 53 + 386 (Intercambio Chincha Alta), considerando que las bermas a ambos lados de la vía deben mantener lo indicado en el párrafo 5, siempre que no existan obstáculos físicos que lo impidan.*
- b) *Construcción de la primera calzada (derecha) de la autopista entre las Progresivas 1 + 600 (Intercambio Cerro Azul) a 20 + 301 (Intercambio Pampa Clarita), considerando las bermas de acuerdo a lo indicado en el párrafo 5.*
- c) *Construcción de un puente sobre el Río Cañete cuya longitud mínima será de 237 metros lineales. (En ambas calzadas)*
- d) *Construcción de Un (01) Intercambio Vial en Pampa Clarita.*
- e) *Construcción de Tres (03) pasos a desnivel en: Cochahuasi, Santa Bárbara y Herbay Bajo.*
- f) *Construcción de la segunda calzada (izquierda) de la autopista entre las progresivas 1+600 (Cerro Calavera) a 39+033, incluido tramos intermedios y PERU LNG.*
- g) *Construcción de un puente en la Quebrada Topará, cuya longitud mínima es de 50 metros lineales. (En ambas calzadas)*
- h) *LA SOCIEDAD CONCESIONARIA ejecutará las obras de construcción correspondientes a la segunda calzada hasta la progresiva 53 + 386 (Intercambio Chincha), cuyos costos adicionales al monto señalado para la presente etapa, así como el correspondiente Mantenimiento Rutinario, Periódico y otros, serán reconocidos por el CONCEDENTE con cargo a la Retribución mensual que le corresponde pagar a la SOCIEDAD CONCESIONARIA a favor del CONCEDENTE según lo previsto en la Cláusula 8.19 del Contrato de Concesión y/o mediante otro (s) mecanismo (s) que las Partes convengan. La inversión correspondiente será reconocida en una addenda, referida a este concepto y al adelanto de otras inversiones, la que las Partes se comprometen a acordar y suscribir en el breve plazo.*

La SOCIEDAD CONCESIONARIA tendrá derecho a suspender la ejecución de esta obra y el plazo para la ejecución de la misma hasta que efectivamente se hubiera suscrito la referida addenda. También tendrá derecho a iniciar un arbitraje entre las Partes, conforme a lo previsto en este Contrato de Concesión, a fin de que en él se defina la inversión correspondiente a esta obra, así como su forma de pago por parte del CONCEDENTE y el plazo para su ejecución.

**El monto de la Inversión Proyectada Referencial para esta etapa, incluido el impacto ambiental, asciende a un total de US.....
(..... Dólares de los Estados Unidos de América), sin incluir el Impuesto General a las Ventas."**

"Numeral 3.1. Módulo A de la Segunda Etapa

Las Obras correspondientes al Módulo A a ser realizadas en la segunda etapa son las siguientes:

- a) **Construcción de la primera calzada entre las progresivas 39 + 033 (Intercambio Chincha Alta) a 94 + 400 (empalme del nuevo trazo con la carretera actual que viene de Pisco) considerando las bermas de acuerdo a lo precisado en el párrafo 5.**
- b) **Construcción de puentes sobre los ríos: Río Chico y Matagente en Chincha cuyas longitudes mínimas serán de 120 metros lineales, cada uno.**
- c) **Construcción de un puente sobre el Río Pisco cuya longitud mínima es 237 metros lineales.**
- d) **Construcción de un puente sobre la quebrada de Tambo de Mora cuya longitud mínima es 35 metros lineales**
- i) **Construcción de Dos (02) Intercambios Viales en Tambo de Mora y Pisco.**
- j) **Construcción de Cinco (05) pasos a desnivel Tres (03) en Chincha, Uno (01) en Chincha Alta y Uno en San Andrés.**

**El monto de la Inversión Proyectada Referencial para este módulo incluido el impacto ambiental, asciende a un total de US\$
(..... Dólares de los Estados Unidos de América), sin incluir el Impuesto General a las Ventas.**

2.2 CRONOGRAMA DE ENTREGA DE PREDIOS

Las Partes acuerdan modificar el cronograma de entrega de predios previsto en el Contrato de Concesión, de forma tal que la obligación del CONCEDENTE de entregar los predios necesarios para la ejecución de las obras previstas en el Contrato de Concesión, deberá ser cumplida según se detalla a continuación:

80% de los predios en términos del área total que constituye el Derecho de Vía, que corresponden al Sub Tramo 3, serán entregados por el CONCEDENTE en un plazo máximo que vencerá el día 30 de mayo de 2009.

80% de los predios en términos del área total que constituye el Derecho de Vía, que corresponden al Sub Tramo 4, serán entregados por el CONCEDENTE en un plazo máximo que vencerá el día 30 de junio de 2009.

2.3 INICIO DE LAS OBRAS

2.3.1 Las Partes convienen que el cómputo del plazo para el inicio de las obras de las Actividades Preparatorias del Sub Tramo 2 y de la Primera Etapa, conforme a lo que se señala en la Cláusula 5.2 del Contrato de Concesión, se realizará de la siguiente manera:

- a. Para las obras del Sub Tramo 2, el plazo se ha iniciado cuando la SOCIEDAD CONCESIONARIA recibió del CONCEDENTE, predios en términos del área total que constituye el Derecho de Vía, que representen el 100% de dicho Sub Tramo, lo que ocurrió con fecha 05 de enero de 2009.
- b. Para las obras del Sub Tramo 3, el plazo se iniciará cuando la SOCIEDAD CONCESIONARIA haya recibido del CONCEDENTE, predios en términos del área total que constituye el Derecho de Vía, que representen el 80% de dicho Sub Tramo. El 20% restante deberá ser entregado a más tardar a los 90 Días Calendario siguientes a la fecha de entrega del 80% antes indicado.
- c. Para las obras del Sub Tramo 4, el plazo se iniciará cuando la SOCIEDAD CONCESIONARIA haya recibido del CONCEDENTE, predios en términos del área total que constituye el Derecho de Vía, que representen el 80% de dicho Sub Tramo. El 20% restante deberá ser entregado a más tardar a los 90 Días Calendario siguientes a la fecha de entrega del 80% antes indicado.

2.3.2 Sin perjuicio de lo indicado en el Numeral 2.3.1 precedente, la SOCIEDAD CONCESIONARIA tendrá derecho en virtud del presente documento, a ejecutar las obras correspondientes en los predios efectivamente entregados en los Sub Tramos 3 y 4, correspondientes a la Primera Etapa, aún cuando no haya llegado a recibir el porcentaje mínimo de los mismos y sin que su eventual decisión de ejecutar obras suponga el inicio del cómputo del plazo para la realización de las mismas.

2.3.3 En caso el CONCEDENTE no complete la entrega del 20% restante de los predios de los Sub Tramos 3 y 4 conforme a lo indicado en los Literales b) y c) el Numeral 2.3.1 precedente, los plazos de ejecución de las obras correspondientes a cada sub tramo, se entenderán automáticamente ampliados por el plazo correspondiente a dicho retraso, sin que ello limite la responsabilidad del CONCEDENTE y/o cualquier derecho de la SOCIEDAD CONCESIONARIA por el no cumplimiento en la entrega de los predios.

2.4 COBRO DE LA TARIFA

Con la finalidad de no afectar el equilibrio económico financiero del Contrato de Concesión, y considerando que el retraso en la entrega de predios ha afectado las previsiones consideradas inicialmente para la ejecución y culminación de las Obras de

las Actividades Preparatorias y Primera Etapa dentro de los plazos contractualmente establecidos, la SOCIEDAD CONCESIONARIA podrá comenzar a efectuar el cobro del Peaje hasta el importe de la Tarifa a que se refiere el Apartado c) de la Cláusula 8.17 del Contrato de Concesión, en la fecha originalmente prevista, esto es a partir del 20 de setiembre de 2009, y tendrá derecho al reajuste contemplado en el Apartado d) de la referida Cláusula.

TERCERO: VALIDEZ E INTERPRETACIÓN DEL CONTRATO.

Las Partes declaran expresamente que fuera de las modificaciones introducidas mediante el presente instrumento, las demás disposiciones del Contrato de Concesión permanecen vigentes, con plena validez y se interpretan de forma sistemática y unitaria con esta Addenda No. 02.

CUARTO: VIGENCIA DE LA ADDENDA.

El presente instrumento entrará en vigencia desde la fecha de su suscripción por las Partes intervinientes.

En señal de conformidad, se suscribe el presente instrumento a los ____ días del mes de de 2009.

Por el CONCEDENTE:

Por la SOCIEDAD CONCESIONARIA:

ANEXO A

A. EL CONCEDENTE

- Representante:, Viceministro de Transportes
- DNI No.
- Autorización: R.M. No. de fecha
- Dirección: Av., Lima

B. EL CONCESIONARIO

- Representante: Ing. Alberto Aramayo Pinazo
- DNI No. 10492960
- Autorización: Poderes inscritos en la Partida 11789560 del Registro de Personas Jurídicas de Lima
- Dirección: Av. Javier Prado N° 4109, Santiago de Surco, Lima

HOJA DE RUTA

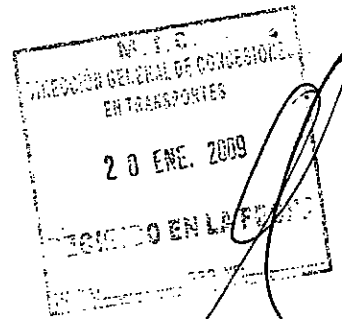
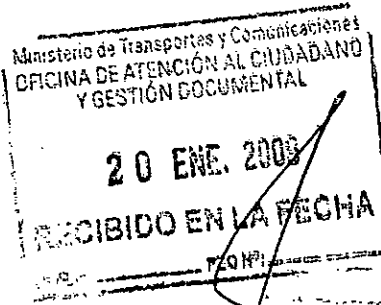
Remitente COVIPERU
Asunto INFORMA SOBRE PROPUESTA DE SUSCRIPCION DE ADENDA AL CONTRATO DE CONCESION.
Fecha 20/01/2009 Hora 16:19:01 Folios 2

Table with columns: Area, Fecha, Hora, Folio, Acción, V.B., and Area de Recepción (Fecha, Hora, V.B.). Handwritten entries include 'C.d.T.', '01', and '20/01/09'.

Observaciones:

Acciones:

- 1.- Tramitación
2.- Atención
3.- Conocimiento y fines
4.- Coordinar
5.- Opinión y/o recomendación
6.- Ayuda memoria
7.- Informe
8.- Agregar a sus antecedentes
9.- Evaluar según disponibilidad
10.- Preparar respuesta
11.- Respuesta directa
12.- Proyectar Resolución
13.- Revisión
14.- Visación
15.- Notificación
16.- Archivar
17.- Otros



C.0047.09

Lima, 16 de Enero de 2009

Señores

MTC

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

Presente.-

Atención : **Dr. Hjalmar Marangunich Rachumi**
Director General de Concesiones en Transportes

Ref. : Contrato de Concesión del Tramo Vial Puente Pucusana – Cerro Azul – Ica (Red Vial N° 6)

Asunto : Propuesta de Suscripción de adenda al Contrato de Concesión

De nuestra consideración:

Es grato dirigirnos a usted con relación al asunto de la referencia, relativo a la propuesta de suscripción de una adenda al Contrato de Concesión, a fin de manifestar nuestro interés en definir prontamente los términos de la Adenda de Actualización de Plazos para la Entrega de Predios y Sustitución de Inversiones, que permita continuar ejecutando las obras previstas en el Contrato de Concesión.

En este sentido, debemos indicar que la falta de disponibilidad de las áreas de terrenos requeridas para ejecutar las obras, así como los problemas suscitados a raíz del terremoto de agosto de 2007, generarían un paralización de las actividades de movimiento de tierras por parte de la sociedad concesionaria, de no suscribirse una adenda que viabilice la ejecución de obras en las áreas de terreno disponibles.

Actualmente, la sociedad concesionaria se encuentra ejecutando las obras que corresponden al sub tramo 2 comprendido en la Etapa de Actividades Preparatorias, estando previsto que para el 20 de setiembre de 2009, fecha en que finaliza el cuarto año de la Concesión, se culminará el 100% de las obras previstas para este sub tramo, no obstante que recién durante la primera semana de enero de 2009 se gatilló la obligación contractual de inicio de dichas obras.

De igual modo, la sociedad concesionaria ya se encuentra ejecutando las obras que corresponden al sub tramo 3 de la Primera Etapa, estando previsto que para el 20 de setiembre de 2009, se culmine el 70 % de las obras del referido sub tramo, no obstante no haberse gatillado aún la obligación contractual para el inicio de las obras.

Sin embargo y para el caso de las obras que corresponden al sub tramo 5 de la Primera Etapa, dado que no se prevé una pronta solución al problema del retraso en la

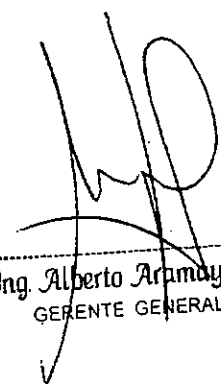
adquisición de predios por parte del MTC, no es posible contemplar un avance de obras para el referido sub tramo.

De acuerdo a la propuesta de Sustitución de Inversiones planteada por COVIPERÚ, se podrían ejecutar las obras de la segunda calzada en los sub tramos 3 y 4, dentro del plazo de 20 meses previsto contractualmente para las obras correspondientes al sub tramo 5, por lo que se requeriría que la adenda sea suscrita como máximo a finales del mes de febrero o inicios del mes de marzo del presente año, para así poder culminar la autopista hasta Chíncha en el mes de diciembre de 2010.

Adjuntamos un cuadro comparativo que permite graficar el avance de obras al 20 de setiembre de 2009 según lo previsto actualmente en el Contrato de Concesión, y según la propuesta de sustitución de inversiones planteada.

Sin otro particular, agradeciendo de antemano la atención que se sirva brindar a la presente, quedamos de usted.

Atentamente,



Ing. Alberto Aramayo P.
GERENTE GENERAL

0092372009

Red Vial 6



PERU Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Viceministerio de Transportes

Dirección General de Concesiones en Transportes

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de la Unión Nacional Frente a la Crisis Externa"

Lima,

13 FEB. 2009

OFICIO N° 193-2009-MTC/25

SEÑOR
ALBERTO ARAMAYO PINAZO
Gerente General
CONCESIONARIA VIAL del PERÚ S.A.
COVIPERU
Presente.-

Asunto: Propuesta de Addenda al Contrato de Concesión Red Vial N° 6

De mi consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a usted, a fin de hacerle llegar la propuesta de addenda al Contrato de Concesión del Tramo Vial Puente Pucusana – Cerro Azul – Ica, que esta Dirección ha evaluado como la mejor síntesis de los acuerdos adoptados en las reuniones de trabajo realizadas a la fecha, así como a la previsión del mejor escenario técnico legal que permita traducir los esfuerzos realizados en un vehículo que permita a la brevedad el inicio de obras de alto impacto socio económico.

Atentamente,



[Handwritten Signature]
HJALMAR RICARDO MARANGUNICH RACHUMI
Director General
Dirección General de Concesiones en Transportes

[Handwritten Signature]
Enunciado
25796477
16/02/09

ADDENDA N° 02 AL CONTRATO DE CONCESIÓN PARA LA CONSTRUCCIÓN Y EXPLOTACIÓN DEL TRAMO VIAL PUENTE PUCUSANA – CERRO AZUL – ICA DE LA CARRETERA PANAMERICANA SUR (Red Vial N° 6)

Señor Notario:

Sírvase extender en su Registro de Escrituras Públicas una en la que conste la Addenda No. 02 al Contrato de Concesión para la Construcción y Explotación del Tramo Vial Puente Pucusana – Cerro Azul – Ica de la Carretera Panamericana Sur – R01S (en adelante, el Contrato de Concesión), suscrito entre el Estado de la República del Perú, actuando a través del **Ministerio de Transportes y Comunicaciones** (en adelante el CONCEDENTE), y de la otra parte **Concesionaria Vial del Perú S.A.** (en adelante la SOCIEDAD CONCESIONARIA), quienes actúan en la presente Addenda representados por las personas cuyos nombres, datos de identidad, autorizaciones y direcciones domiciliarias se indican en el Anexo No. 2 del presente documento, en los términos y condiciones siguientes:

PRIMERO: ANTECEDENTES.

- 1.1 Con fecha 20 de julio de 2005, el Comité de PROINVERSION en Proyectos de Infraestructura y Servicios Públicos adjudicó la Buena Pro de la Licitación Pública para la entrega en concesión del Tramo Vial Puente Pucusana – Cerro Azul – Ica de la Carretera Panamericana Sur – R01S, al Consorcio Binacional Andino, quien acreditó oportunamente el cumplimiento de las condiciones previstas en las Bases de la citada licitación, a fin de suscribir el Contrato de Concesión a través de la SOCIEDAD CONCESIONARIA.
- 1.2 Con fecha 20 de setiembre de 2005, EL CONCEDENTE y la SOCIEDAD CONCESIONARIA suscribieron el Contrato de Concesión. Con fecha 28 de agosto de 2007, las Partes suscribieron la Addenda N° 01 del Contrato de Concesión.
- 1.3 Mediante Carta N° C.494.08 de fecha 28 de mayo de 2008, la SOCIEDAD CONCESIONARIA, informa al CONCEDENTE la imposibilidad de ejecutar, dentro de los plazos establecidos en el Contrato de Concesión, la totalidad de las obras correspondientes a la Primera Etapa contenida en el Anexo II, en razón al retraso por parte del CONCEDENTE en la entrega de predios, proponiéndose regularizar los plazos previstos en el Contrato de Concesión para la adquisición de predios por parte del CONCEDENTE así como el cronograma de ejecución de obras, mediante una addenda al Contrato de Concesión.
- 1.4 Mediante Oficio N° 1356-2008-MTC/25, que adjuntó el Informe N° 608-2008-MTC, de fecha 22 de diciembre de 2008, la Dirección General de Concesiones en Transporte del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, comunicó a la SOCIEDAD CONCESIONARIA su voluntad de suscribir una addenda al Contrato de Concesión, que modifique los plazos y establezca un nuevo cronograma de fechas para que el CONCEDENTE cumpla con liberar, adquirir y entregar los predios afectados necesarios para la ejecución de obras.
- 1.5 Mediante Carta C. 1247.08, de fecha 23 de diciembre de 2008, la SOCIEDAD CONCESIONARIA presentó al señor Ministro de Transportes y Comunicaciones una Propuesta de Sustitución de Inversiones entre Obras de la Primera Etapa y de la Segunda Etapa de la Concesión, que permitiría a los usuarios de la Red Vial 6

contar en un breve plazo con una autopista de doble vía que llegue a un punto cercano a la ciudad de Chincha, la misma que sería viabilizada mediante la suscripción de una addenda al Contrato de Concesión.

- 1.6 A la fecha, y respecto del Sub Tramo 2 (Cerro Azul – Cerro Calavera), el CONCEDENTE ha hecho entrega a la SOCIEDAD CONCESIONARIA, del 100% de los predios en términos del área total que constituye el Derecho de Vía, que conforman este Sub Tramo que corresponde a la Etapa Preparatoria.

Respecto del Sub Tramo 3 (Cerro Calavera – Pampa Clarita), el CONCEDENTE ha hecho entrega al CONCESIONARIO, del 75.06% de los predios en términos del área total que constituye el Derecho de Vía, que conforman este Sub Tramo que corresponde a la Primera Etapa.

Con relación al Sub Tramo 4 (Pampa Clarita – Chincha Alta), el CONCEDENTE ha hecho entrega a la SOCIEDAD CONCESIONARIA, del 59.15% de los predios en términos del área total que constituye el Derecho de Vía, que conforman la parte de este Sub tramo que corresponde a la Primera Etapa.

Respecto del Sub Tramo 5 (Chincha Alta-San Andrés), el CONCEDENTE ha hecho entrega a la SOCIEDAD CONCESIONARIA, del 23 % de los predios en términos del área total que constituye el Derecho de Vía, que conforman la parte de este Sub tramo que corresponde a la Primera Etapa.

- 1.7 Mediante Informe N° [.....], de fecha [...] de [...] de 2009, el CONCEDENTE a través de Dirección General de Concesiones de Transportes, ha manifestado la viabilidad legal y económica respecto de los alcances de la presente Addenda.

- 1.8 Con fecha [...] de [...] de 2009, el Consejo Directivo del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Uso Público – OSITRAN emitió el Acuerdo N° [...] -CD-OSITRAN, por medio del cual se resolvió aprobar el Informe N° [...] -GREGS-GAL-OSITRAN en el que OSITRAN manifiesta su opinión..... en relación a la aprobación de la presente Addenda.

SEGUNDO: OBJETO DE LA PRESENTE ADDENDA.

La presente Addenda tiene por objeto establecer las condiciones por las cuales se llevará a cabo la sustitución de inversiones acordadas por las Partes, manteniendo la naturaleza así como el equilibrio económico del Contrato de Concesión, y actualizar los plazos previstos en el Contrato de Concesión para la entrega de predios a la SOCIEDAD CONCESIONARIA, para lo cual se realiza el intercambio en la Etapa de ejecución de parte de las Obras o Inversiones de la Primera Etapa y del Módulo A de la Segunda Etapa adaptándolas a la disponibilidad de los terrenos adquiridos por el Concedente sin variar el Monto Total de las Inversiones en cada una de las Etapas mencionadas, conforme se indica mas adelante.

TERCERO: MODIFICACIONES AL CONTRATO DE CONCESIÓN.

3.1 SUSTITUCIÓN DE INVERSIONES

Las Partes acuerdan sustituir determinadas inversiones previstas originalmente para el Módulo "A" de la Segunda Etapa, por otras cuya ejecución se encontraba prevista inicialmente para la Primera Etapa.

En este sentido las Partes acuerdan modificar el Numeral 2 "Primera Etapa" y el Numeral 3.1. "Módulo A de la Segunda Etapa" del Anexo II del Contrato de Concesión, conforme se indica a continuación:

"Numeral 2. Primera Etapa:

Se ejecutará dentro de los dos (2) años posteriores a la entrega de los predios necesarios, pero en ningún caso el inicio de las Obras para esta etapa podrá ser antes del tercer Año de la Concesión, según lo señalado en la Cláusula 5.2 y el presente anexo, y comprende la realización de las siguientes obras:

- a) Puesta a Punto de la calzada existente en el tramo comprendido entre las progresivas 20+301 (Pampa Clarita) y 53 + 386 (Intercambio Chincha Alta), considerando que las bermas a ambos lados de la vía deben mantener lo indicado en el párrafo 5, siempre que no existan obstáculos físicos que lo impidan.
- b) Construcción de la primera calzada (derecha) de la autopista entre las Progresivas 1 + 600 (Intercambio Cerro Azul) a 20 + 301 (Intercambio Pampa Clarita), considerando las bermas de acuerdo a lo indicado en el párrafo 5.
- c) Construcción de la primera calzada, en los 6 Km. de tramos intermedios entre las progresivas 21+200 a 22+200; 22+600 a 23+600 y 39+200 a 43+200 y la primera calzada de la variante PERU LNG entre las progresivas 28+000 a 33+000.
- d) Construcción de un puente sobre el Río Cañete cuya longitud mínima será de 237 metros lineales. (En ambas calzadas)
- e) Construcción de Un (01) Intercambio Vial en Pampa Clarita.
- f) Construcción de Tres (03) pasos a desnivel en: Cochahuasi, Santa Bárbara y Herbay Bajo.
- g) Construcción de la segunda calzada (izquierda) de la autopista entre las progresivas 1+600 (Cerro Calavera) a 39+033, incluido tramos intermedios y PERU LNG.
- h) Construcción de un puente en la Quebrada Topará, cuya longitud mínima es de 50 metros lineales. (En ambas calzadas)

El monto de la Inversión Proyectada Referencial para esta etapa, incluido el impacto ambiental, asciende a un total de US...58.7 MM... (..... Dólares de los Estados Unidos de América), sin incluir el Impuesto General a las Ventas."

"Numeral 3.1. Módulo A de la Segunda Etapa

Las Obras correspondientes al Módulo A a ser realizadas en la segunda etapa son las siguientes:

- a) Construcción de las dos calzadas entre las progresivas 39 + 033 a 94 + 500 (empalme del nuevo trazo con la carretera actual que viene de Pisco)

- b) *Construcción de puentes sobre los ríos: Río Chico y Matagente en Chincha cuyas longitudes mínimas serán de 120 metros lineales, cada uno, para dos calzadas.*
- c) *Construcción de un puente sobre el Río Pisco cuya longitud mínima es 237 metros lineales para dos calzadas.*
- d) *Construcción de un puente sobre la quebrada de Tambo de Mora cuya longitud mínima es 35 metros lineales, para dos calzadas..*
- i) *Construcción de Dos (02) Intercambios Viales en Tambo de Mora y Pisco.*
- j) *Construcción Tres (03) pasos a desnivel Tres, Uno (01) en Chincha, Uno (01) en Chincha Alta y Uno (01) en San Andrés para dos calzadas.*

El monto de la Inversión Proyectada Referencial para este módulo incluido el impacto ambiental, asciende a un total de US\$ 45.4 MM.(.....Dólares de los Estados Unidos de América), sin incluir el Impuesto General a las Ventas.

3.2 CRONOGRAMA DE ENTREGA DE PREDIOS.

Las Partes acuerdan modificar el cronograma de entrega de predios previsto en el Contrato de Concesión, de forma tal que la obligación del CONCEDENTE de entregar los predios necesarios para la ejecución de las obras modificadas en la presente Addenda, deberá ser cumplida según se detalla a continuación:

80% de los predios en términos del área total que constituye el Derecho de Vía, que corresponden al Sub Tramo 3, serán entregados por el CONCEDENTE en un plazo máximo que vencerá el día 30 de mayo de 2009.

80% de los predios en términos del área total que constituye el Derecho de Vía, que corresponden al Sub Tramo 4, serán entregados por el CONCEDENTE en un plazo máximo que vencerá el día 30 de junio de 2009.

3.3 INICIO DE LAS OBRAS.

3.3.1 Las Partes convienen que el cómputo del plazo para el inicio de las obras de las Actividades Preparatorias del Sub Tramo 2 y de la Primera Etapa, conforme a lo que se señala en la Cláusula 5.2 del Contrato de Concesión, se realizará de la siguiente manera:

- a. Para las obras del Sub Tramo 2, el plazo se ha iniciado cuando la SOCIEDAD CONCESIONARIA recibió del CONCEDENTE, predios en términos del área total que constituye el Derecho de Vía, que representen el 100% de dicho Sub Tramo, lo que ocurrió con fecha 05 de enero de 2009.
- b. Para las obras del Sub Tramo 3, el plazo se iniciará cuando la SOCIEDAD CONCESIONARIA haya recibido del CONCEDENTE, predios en términos del área total que constituye el Derecho de Vía, que representen el 80% de dicho Sub Tramo. El 20% restante deberá ser entregado a más tardar a los 120 Días Calendario siguientes a la fecha de entrega del 80% antes indicado.

- c. Para las obras del Sub Tramo 4, el plazo se iniciará cuando la SOCIEDAD CONCESIONARIA haya recibido del CONCEDENTE, predios en términos del área total que constituye el Derecho de Vía, que representen el 80% de dicho Sub Tramo. El 20% restante deberá ser entregado a más tardar a los 120 Días Calendario siguientes a la fecha de entrega del 80% antes indicado.
- 3.3.2 Sin perjuicio de lo indicado en el Numeral 2.3.1 precedente, la SOCIEDAD CONCESIONARIA tendrá derecho en virtud del presente documento, a ejecutar las obras correspondientes en los predios efectivamente entregados en los Sub Tramos 3 y 4, correspondientes a la Primera Etapa, aún cuando no haya llegado a recibir el porcentaje mínimo de los mismos y sin que su eventual decisión de ejecutar obras suponga el inicio del cómputo del plazo para la realización de las mismas.
- 3.3.3 En caso el CONCEDENTE no complete la entrega del 20% restante de los predios de los Sub Tramos 3 y 4 conforme a lo indicado en los Literales b) y c) el Numeral 2.3.1 precedente, los plazos de ejecución de las obras correspondientes a cada sub tramo, se entenderán automáticamente ampliados por el plazo correspondiente a dicho retraso. Se excluye de los plazos antes señalados, a los predios cuyas áreas se encuentren comprometidas a Proyectos de Ingeniería de Detalle no aprobados o en trámite de aprobación por el concedente

CUARTO: VALIDEZ DEL CONTRATO.

Las Partes declaran expresamente que fuera de las modificaciones formalizadas en el presente instrumento, las demás disposiciones del Contrato de Concesión permanecen vigentes y con plena validez.

QUINTO: REGLAS DE INTERPRETACIÓN.

- 15.1 Las partes declaran que el Contrato y la presente Adenda se interpretarán y ejecutarán como un solo instrumento.
- 15.2 Las partes acuerdan que las disposiciones del Contrato de Concesión se aplicaran a la relación contractual en lo que no se oponga a lo previsto en la presente adenda.
- 15.3 En caso de conflicto en la interpretación y/o ejecución de los términos establecidos en el Contrato y los términos de la presente Adenda, primará lo establecido en esta última.
- 15.4 Los términos que figuren en mayúsculas en el presente instrumento y que no se encuentren expresamente definidos en éste, corresponden a los términos definidos en el Contrato de Concesión o, en su defecto, a los términos definidos por las Leyes Aplicables o a términos que son corrientemente utilizados en mayúsculas.

SEXTA: VIGENCIA DE LA ADDENDA.

El presente instrumento entrará en vigencia desde la fecha de su suscripción por las Partes intervinientes.

SEPTIMA: DISPOSICIONES FINALES:

- 7.1. Las partes declaran de manera expresa que los términos y condiciones del Contrato de Concesión y la addenda N° 1 permanecen vigentes en las partes que no hayan sido modificadas por la presente Addenda.
- 7.2. Las partes declaran que el presente documento respeta la naturaleza del Contrato, todas las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas y no produce una reasignación de riesgos que afecte el equilibrio económico financiero de las prestaciones a cargo de las partes.
- 7.3. Las partes declaran que todos los términos utilizados en la presente addenda tienen el mismo significado previsto en el Contrato de Concesión.
- 7.4. Las partes acuerdan que todos los derechos y obligaciones derivadas del contrato Concesión se mantendrán vigentes y serán plenamente exigibles en los términos previstos en el Contrato de Concesión y sus respectivas addendas.
- 7.5. Cualquiera de las partes podrá solicitar a la otra que la presente addenda sea elevada a Escritura Pública, lo que ambas se obligan a realizar dentro de los siete días útiles siguientes a la solicitud escrita de cualquiera de ellas en ese sentido.

Los gastos notariales y registrales que resulten aplicables serán de cuenta de quien solicite la elevación de la presente addenda a Escritura Pública.

En señal de conformidad, se suscribe el presente instrumento a los ____ días del mes de de 2009.

Por el CONCEDENTE:

Por la SOCIEDAD CONCESIONARIA:

.....

.....

ANEXO A

A. EL CONCEDENTE

- Representante:, Viceministro de Transportes
- DNI No.
- Autorización: R.M. No. de fecha
- Dirección: Av., Lima

B. EL CONCESIONARIO

- Representante: Ing. Alberto Aramayo Pinazo
- DNI No. 10492960
- Autorización: Poderes inscritos en la Partida 11789560 del Registro de Personas Jurídicas de Lima
- Dirección: Av. Javier Prado N° 4109, Santiago de Surco, Lima

**ADDENDA N° 02 AL CONTRATO DE CONCESIÓN PARA LA CONSTRUCCIÓN Y
EXPLOTACIÓN DEL TRAMO VIAL PUENTE PUCUSANA – CERRO AZUL – ICA DE
LA CARRETERA PANAMERICANA SUR – R01S**

Señor Notario:

Sírvase extender en su Registro de Escrituras Públicas una en la que conste la Addenda No. 02 al Contrato de Concesión para la Construcción y Explotación del Tramo Vial Puente Pucusana – Cerro Azul – Ica de la Carretera Panamericana Sur – R01S (en adelante, el Contrato de Concesión), suscrito entre el Estado de la República del Perú, actuando a través del **Ministerio de Transportes y Comunicaciones** (en adelante el CONCEDENTE), y de la otra parte **Concesionaria Vial del Perú S.A.** (en adelante la SOCIEDAD CONCESIONARIA), quienes actúan en la presente Addenda representados por las personas cuyos nombres, datos de identidad, autorizaciones y direcciones domiciliarias se indican en el Anexo No. 2 del presente documento, en los términos y condiciones siguientes:

PRIMERO: ANTECEDENTES.

- 1.1 Con fecha 20 de julio de 2005, el Comité de PROINVERSION en Proyectos de Infraestructura y Servicios Públicos adjudicó la Buena Pro de la Licitación Pública para la entrega en concesión del Tramo Vial Puente Pucusana – Cerro Azul – Ica de la Carretera Panamericana Sur – R01S, al Consorcio Binacional Andino, quien acreditó oportunamente el cumplimiento de las condiciones previstas en las Bases de la citada licitación, a fin de suscribir el Contrato de Concesión a través de la SOCIEDAD CONCESIONARIA.
- 1.2 Con fecha 20 de setiembre de 2005, EL CONCEDENTE y la SOCIEDAD CONCESIONARIA suscribieron el Contrato de Concesión. Con fecha 28 de agosto de 2007, las Partes suscribieron la Addenda N° 01 del Contrato de Concesión.
- 1.3 Mediante Carta N° C.494.08 de fecha 28 de mayo de 2008, la SOCIEDAD CONCESIONARIA, informa al CONCEDENTE la imposibilidad de ejecutar, dentro de los plazos establecidos en el Contrato de Concesión, la totalidad de las obras correspondientes a la Primera Etapa contenida en el Anexo II, en razón al retraso por parte del CONCEDENTE en la entrega de predios, proponiéndose regularizar los plazos previstos en el Contrato de Concesión para la adquisición de predios por parte del CONCEDENTE así como el cronograma de ejecución de obras, mediante una addenda al Contrato de Concesión.
- 1.4 Mediante Oficio N° 1356-2008-MTC/25, que adjuntó el Informe N° 608-2008-MTC, de fecha 22 de diciembre de 2008, la Dirección General de Concesiones en Transporte del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, comunicó a la SOCIEDAD CONCESIONARIA su voluntad de suscribir una addenda al Contrato de Concesión, que modifique los plazos y establezca un nuevo cronograma de fechas para que el CONCEDENTE cumpla con liberar, adquirir y entregar los predios afectados necesarios para la ejecución de obras.
- 1.5 Mediante Carta C. 1247.08, de fecha 23 de diciembre de 2008, la SOCIEDAD CONCESIONARIA presentó al señor Ministro de Transportes y Comunicaciones una Propuesta de Sustitución de Inversiones entre Obras de la Primera Etapa y de

la Segunda Etapa de la Concesión, que permitiría a los usuarios de la Red Vial 6 contar en un breve plazo con una autopista de doble vía que llegue a un punto cercano a la ciudad de Chincha, la misma que sería viabilizada mediante la suscripción de una addenda al Contrato de Concesión.

- 1.6 A la fecha, y respecto del Sub Tramo 2 (Cerro Azul – Cerro Calavera), el CONCEDENTE ha hecho entrega a la SOCIEDAD CONCESIONARIA, del 100% de los predios en términos del área total que constituye el Derecho de Vía, que conforman este Sub Tramo que corresponde a la Etapa Preparatoria.

Respecto del Sub Tramo 3 (Cerro Calavera – Pampa Clarita), el CONCEDENTE ha hecho entrega al CONCESIONARIO, del 75.06% de los predios en términos del área total que constituye el Derecho de Vía, que conforman este Sub Tramo que corresponde a la Primera Etapa.

Con relación al Sub Tramo 4 (Pampa Clarita – Chincha Alta), el CONCEDENTE ha hecho entrega a la SOCIEDAD CONCESIONARIA, del 59.15% de los predios en términos del área total que constituye el Derecho de Vía, que conforman la parte de este Sub Tramo que corresponde a la Primera Etapa.

Respecto del Sub Tramo 5 (Chincha Alta-San Andrés), el CONCEDENTE ha hecho entrega a la SOCIEDAD CONCESIONARIA, del 10.21 % de los predios en términos del área total que constituye el Derecho de Vía, que conforman la parte de este Sub Tramo que corresponde a la Primera Etapa.

- 1.7 Mediante Informe N° [.....], de fecha [...] de [...] de 2009, el CONCEDENTE a través de Dirección General de Concesiones de Transportes, ha manifestado la viabilidad legal y económica respecto de los alcances de la presente Addenda.

- 1.8 Con fecha [...] de [...] de 2009, el Consejo Directivo del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Uso Público – OSITRAN emitió el Acuerdo N° [...] -CD-OSITRAN, por medio del cual se resolvió aprobar el Informe N° [...] -GRE-GS-GAL-OSITRAN en el que OSITRAN manifiesta su opinión favorable en relación a la presente Addenda.

SEGUNDO: OBJETO DE LA PRESENTE ADDENDA

La presente Addenda tiene por objeto establecer las condiciones por las cuales se llevará a cabo la sustitución de inversiones acordadas por las Partes, manteniendo la naturaleza así como el equilibrio económico del Contrato de Concesión, y actualizar los plazos previstos en el Contrato de Concesión para la entrega de predios a la SOCIEDAD CONCESIONARIA, para lo cual se realiza el intercambio de inversiones entre Obras de la Primera Etapa y del Módulo A de la Segunda Etapa, adaptándolas a la disponibilidad de los terrenos adquiridos por el Concedente, sin variar el monto total de las inversiones en cada una de las Etapas mencionadas, conforme se indica mas adelante.

TERCERO: MODIFICACIONES AL CONTRATO DE CONCESIÓN

3.1 SUSTITUCIÓN DE INVERSIONES

Las Partes acuerdan sustituir determinadas inversiones previstas originalmente para el Módulo "A" de la Segunda Etapa, por otras cuya ejecución se encontraba prevista inicialmente para la Primera Etapa.

En este sentido las Partes acuerdan modificar el Numeral 2 "Primera Etapa" y el Numeral 3.1. "Módulo A de la Segunda Etapa" del Anexo II del Contrato de Concesión, conforme se indica a continuación:

"Numeral 2. Primera Etapa:

Se ejecutará dentro de los dos (2) años posteriores a la entrega de los predios necesarios, pero en ningún caso el inicio de las Obras para esta etapa podrá ser antes del tercer Año de la Concesión, según lo señalado en la Cláusula 5.2 y el presente anexo, y comprende la realización de las siguientes obras:

- a) *Puesta a Punto de la calzada existente en el tramo comprendido entre las progresivas 20+301 (Pampa Clarita) y 53 + 386 (Intercambio Chincha Alta), considerando que las bermas a ambos lados de la vía deben mantener lo indicado en el párrafo 5, siempre que no existan obstáculos físicos que lo impidan.*
- b) *Construcción de la primera calzada (derecha) de la autopista entre las Progresivas 1 + 600 (Intercambio Cerro Azul) a 20 + 301 (Intercambio Pampa Clarita)..*
- c) *Construcción de la primera calzada, en los 6 Km. de tramos intermedios entre las progresivas 21+200 a 22+200; 22+600 a 23+600 y 39+200 a 43+200 y la primera calzada de la variante PERU LNG entre las progresivas 28+000 a 33+000.*
- d) *Construcción de un puente sobre el Río Cañete cuya longitud será de 237 metros lineales. (En ambas calzadas)*
- e) *Construcción de Un (01) Intercambio Vial en Pampa Clarita.*
- f) *Construcción de Tres (03) pasos a desnivel en: Cochahuasi, Santa Bárbara y Herbay Bajo.*
- g) *Construcción de la segunda calzada (izquierda) de la autopista entre las progresivas 1+600 (Cerro Calavera) a 38+620, incluido tramos intermedios y PERU LNG.*
- h) *Construcción de un puente en la Quebrada Topará, cuya longitud es de 50 metros lineales. (calzada derecha)*
- i) *LA SOCIEDAD CONCESIONARIA ejecutará las obras de construcción correspondientes a la segunda calzada hasta la progresiva 53 + 386 (Intercambio Chincha), cuyos costos adicionales al monto señalado para la presente etapa, así como el correspondiente Mantenimiento Rutinario, Periódico y otros, serán reconocidos por el CONCEDENTE con cargo a la Retribución mensual que le corresponde pagar a la SOCIEDAD CONCESIONARIA a favor del CONCEDENTE según lo previsto en la Cláusula 8.19 del Contrato de Concesión y/o mediante otro (s) mecanismo (s) que las Partes convengan. La inversión correspondiente será reconocida en una addenda, referida a este concepto y al adelanto de*

otras inversiones, la que las Partes se comprometen a acordar y suscribir en el breve plazo.

La **SOCIEDAD CONCESIONARIA** tendrá derecho a suspender la ejecución de esta obra y el plazo para la ejecución de la misma hasta que efectivamente se hubiera suscrito la referida addenda. También tendrá derecho a iniciar un arbitraje entre las Partes, conforme a lo previsto en este Contrato de Concesión, a fin de que en él se defina la inversión correspondiente a esta obra, así como su forma de pago por parte del **CONCEDENTE** y el plazo para su ejecución.

El monto de la Inversión Proyectada Referencial para esta etapa, incluido el impacto ambiental, asciende a un total de US 58 711 889 Dólares de los Estados Unidos de América), sin incluir el Impuesto General a las Ventas."

"Numeral 3.1. Módulo A de la Segunda Etapa

Las Obras correspondientes al Módulo A a ser realizadas en la segunda etapa son las siguientes:

- a) **Construcción de la segunda calzada izquierda entre las progresivas 38+620 y 53+386.**
- b) **Construcción de la primera calzada desde el km. 53+386 al 94+400**
- c) **Construcción de puentes sobre los ríos: Río Chico y Matagente en Chíncha cuyas longitudes serán de 120 metros lineales, cada uno, para una calzada**
- d) **Construcción de un puente sobre el Río Pisco cuya longitud es 237 metros lineales, para una calzada.**
- e) **Construcción de un puente sobre la quebrada de Tambo de Mora cuya longitud es 35 metros lineales, para una calzada.**
- f) **Construcción de un puente en la Quebrada Topará, cuya longitud es de 50 metros lineales, para una calzada.**
- j) **Construcción de Dos (02) Intercambios Viales en Tambo de Mora y Pisco.**
- k) **Construcción de Tres (03) pasos a desnivel, Uno (01) en Chíncha, Uno (01) en Chíncha Alta y Uno (01) en San Andrés.**

El monto de la Inversión Proyectada Referencial para este módulo incluido el impacto ambiental, asciende a un total de US\$ 41 222 803 Dólares de los Estados Unidos de América), sin incluir el Impuesto General a las Ventas.

3.2 CRONOGRAMA DE ENTREGA DE PREDIOS

Las Partes acuerdan modificar el cronograma de entrega de predios previsto en el Contrato de Concesión, de forma tal que la obligación del **CONCEDENTE** de entregar los predios necesarios para la ejecución de las obras modificadas en la presente Addenda, deberá ser cumplida según se detalla a continuación:

80% de los predios en términos del área total que constituye el Derecho de Vía, que corresponden al Sub Tramo 3, serán entregados por el CONCEDENTE en un plazo máximo que vencerá el día 30 de mayo de 2009.

80% de los predios en términos del área total que constituye el Derecho de Vía, que corresponden al Sub Tramo 4, serán entregados por el CONCEDENTE en un plazo máximo que vencerá el día 30 de junio de 2009.

3.3 INICIO DE LAS OBRAS

3.3.1 Las Partes convienen que el cómputo del plazo para el inicio de las obras de las Actividades Preparatorias del Sub Tramo 2 y de la Primera Etapa, conforme a lo que se señala en la Cláusula 5.2 del Contrato de Concesión, se realizará de la siguiente manera:

- a. Para las obras del Sub Tramo 2, el plazo se ha iniciado cuando la SOCIEDAD CONCESIONARIA recibió del CONCEDENTE, predios en términos del área total que constituye el Derecho de Vía, que representen el 100% de dicho Sub Tramo, lo que ocurrió con fecha 05 de enero de 2009.
- b. Para las obras del Sub Tramo 3, el plazo se iniciará cuando la SOCIEDAD CONCESIONARIA haya recibido del CONCEDENTE, predios en términos del área total que constituye el Derecho de Vía, que representen el 80% de dicho Sub Tramo. El 20% restante deberá ser entregado a más tardar a los 90 Días Calendario siguientes a la fecha de entrega del 80% antes indicado.
- c. Para las obras del Sub Tramo 4, el plazo se iniciará cuando la SOCIEDAD CONCESIONARIA haya recibido del CONCEDENTE, predios en términos del área total que constituye el Derecho de Vía, que representen el 80% de dicho Sub Tramo. El 20% restante deberá ser entregado a más tardar a los 90 Días Calendario siguientes a la fecha de entrega del 80% antes indicado.

3.3.2 Sin perjuicio de lo indicado en el Numeral 3.3.1 precedente, la SOCIEDAD CONCESIONARIA tendrá derecho en virtud del presente documento, a ejecutar las obras correspondientes en los predios efectivamente entregados en los Sub Tramos 3 y 4, correspondientes a la Primera Etapa, aún cuando no haya llegado a recibir el porcentaje mínimo de los mismos y sin que su eventual decisión de ejecutar obras suponga el inicio del cómputo del plazo para la realización de las mismas.

3.3.3 En caso el CONCEDENTE no complete la entrega del 20% restante de los predios de los Sub Tramos 3 y 4 conforme a lo indicado en los Literales b) y c) el Numeral 3.3.1 precedente, los plazos de ejecución de las obras correspondientes a cada sub tramo, se entenderán automáticamente ampliados por el plazo correspondiente a dicho retraso, sin que ello limite la responsabilidad del CONCEDENTE y/o cualquier derecho de la SOCIEDAD CONCESIONARIA por el no cumplimiento en la entrega de los predios.

3.4 COBRO DE LA TARIFA

Con la finalidad de no afectar el equilibrio económico financiero del Contrato de Concesión, y considerando que el retraso en la entrega de predios ha afectado las previsiones consideradas inicialmente para la ejecución y culminación de las Obras de las Actividades Preparatorias y Primera Etapa dentro de los plazos contractualmente establecidos, la SOCIEDAD CONCESIONARIA podrá comenzar a efectuar el cobro del Peaje hasta el importe de la Tarifa a que se refiere el Apartado c) de la Cláusula 8.17 del Contrato de Concesión, en la fecha originalmente prevista, esto es a partir del 20 de setiembre de 2009, y tendrá derecho al reajuste contemplado en el Apartado d) de la referida Cláusula.

CUARTO: VALIDEZ E INTERPRETACIÓN DEL CONTRATO.

Las Partes declaran expresamente que fuera de las modificaciones introducidas mediante el presente instrumento, las demás disposiciones del Contrato de Concesión permanecen vigentes, con plena validez y se interpretan de forma sistemática y unitaria con esta Addenda No. 02.

CUARTO: VIGENCIA DE LA ADDENDA.

El presente instrumento entrará en vigencia desde la fecha de su suscripción por las Partes intervinientes.

En señal de conformidad, se suscribe el presente instrumento a los _____ días del mes de de 2009.

Por el CONCEDENTE:

Por la SOCIEDAD CONCESIONARIA:

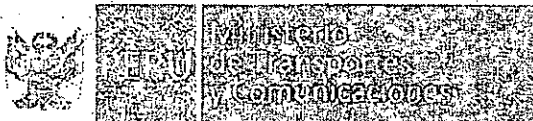
ANEXO A

A. EL CONCEDENTE

- Representante:, Viceministro de Transportes
- DNI No.
- Autorización: R.M. No. de fecha
- Dirección: Av., Lima

B. EL CONCESIONARIO

- Representante: Ing. Alberto Aramayo Pinazo
- DNI No. 10492960
- Autorización: Poderes inscritos en la Partida 11789560 del Registro de Personas Jurídicas de Lima
- Dirección: Av. Javier Prado Nº 4109, Santiago de Surco, Lima

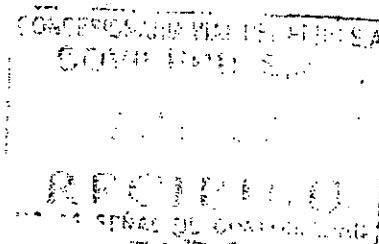


"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de las Cumbres Mundiales en el Perú"

Lima,

OFICIO N° *356* 2008-MTC/25

Señor
ALBERTO ARAMAYO PINAZO
Gerente General
CONCESIONARIA VIAL DEL PERÚ
Av. Javier Prado N° 4109
SURCO.-



Asunto : Situación de liberación de predios. Red Vial N° 6

De mi consideración:

Es grato dirigirme a usted, para remitir adjunto el Informe N° 608-2008-MTC/25.LV-ALT, elaborado por los consultores de esta Dirección General, en donde se recomienda que, con la finalidad de dar una continuidad ordenada y debidamente programada a los procesos de liberación y adquisición de predios, esta Dirección General comunique su voluntad de tramitar la aprobación de una Addenda al Contrato, que modifique los plazos y establezca un nuevo cronograma de fechas, para que PROVIAS NACIONAL pueda cumplir con liberar, adquirir y entregar a su representada, los predios afectados necesarios para la ejecución de las obras.

En tal sentido, solicitamos se sirvan evaluar las recomendaciones manifestadas en el mencionado informe y de encontrarlo factible, iniciemos las acciones en forma conjunta, que permita la elaboración y aprobación de una Addenda al Contrato de Concesión.

Agradeciendo la atención que se otorgue a la presente, me reitero.

Atentamente,

LUQUEL SÁNCHEZ DEL SOLAR OLIVEROS
Director General
Dirección General de Concesiones
en Transportes

RED VIAL N° 06

Sub tramo 2: Cerro Azul - Cerro Calavera 1.6

km

Sub tramo 3: Cerro Calavera - Pampa Clarita

18.7 Km ANETE

Subtramo 2:

Entregado el 100% del área afectada

Subtramo 3:

Entregado el 75.06 % del área afectada

Predios discontinuos

Predios entregados
Predios sin entregar

CERRO AZUL

Clarita

PAMPA

CLARITA

* aproximado

CHINCHA

RED VIAL N° 06

Sub tramo 5

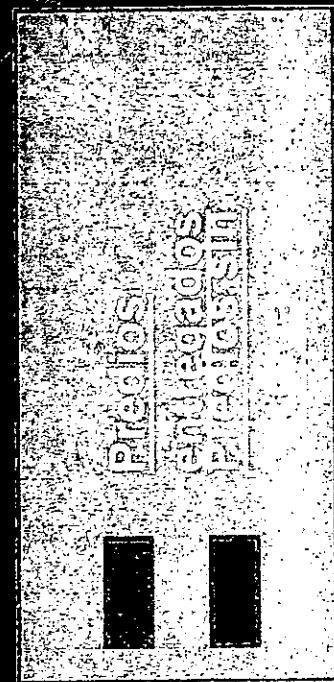
Chincha alta - San Andrés

54.49 KM

Entregado el 10.21 %
del área afectada

PISCO

SAN
ANDRÉS



* aproximado