

CONTRATO DE CONCESIÓN¹

Señor Notario:

Sírvase Usted insertar en su Registros de Escrituras Públicas, una en la que conste el Contrato de Concesión para la Construcción, Conservación y Explotación del Tramo Vial Nuevo Mocupe - Cayaltí - Oyotún entre el Estado de la República del Perú (el CONCEDENTE), actuando a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, facultado por el Artículo 30, Inciso a) del Decreto Supremo N° 060-96-PCM, con domicilio en Jirón Zorritos N° 1203, Lima, Perú, debidamente representado por el Señor José Nicanor Gonzales Quijano, con D.N.I. N° 43345035, debidamente facultado mediante Resolución Ministerial N° 328-2009-MTC/01 de fecha 24 de abril de 2009 y de la otra parte, OBRAINSA Concesión Valle del Zaña S.A. (el CONCESIONARIO), con domicilio en Calle Emilio Cavenecia 225, Oficina 102, San Isidro, debidamente representada por el Señor Graham Arthur Searles Roden, identificado con DNI N° 29322779, debidamente facultado al efecto por poder inscrito en el Asiento A00001 de la Partida de la Concesionaria N° 12292556, del Registro de Personas Jurídicas de la Oficina Registral de Lima de la Superintendencia Nacional de los Registros Públicos.

SECCIÓN I: ANTECEDENTES Y DEFINICIONES

Antecedentes

1.1.- Mediante Resolución Suprema N° 087-2004-EF del 08 de septiembre de 2004 se ratificó el acuerdo del Consejo Directivo de PROINVERSION, en virtud del cual se incorporó al proceso de promoción de la inversión privada a cargo de esta entidad, las obras y el mantenimiento de la infraestructura de transporte correspondiente a los Tramos viales incorporados en el Programa Costa Sierra para ser entregados en Concesión.

1.2.- Mediante Resolución Suprema N° 106-2004-EF del 05 de octubre de 2004 se ratificó el acuerdo del Consejo Directivo de PROINVERSION, en virtud del cual se aprobó el Plan de Promoción de la Inversión Privada del Programa Costa Sierra.

1.3.- Mediante Resolución Suprema N° 050-2005-EF del 17 de marzo de 2005 se ratificó el acuerdo del Consejo Directivo de PROINVERSION, en virtud del cual se aprobó la modificación del Plan de Promoción de la Inversión Privada del Programa Costa Sierra, disponiendo la posibilidad de variar la extensión de las vías a ser concesionadas en función de los informes técnicos que se elaboren, siendo suficiente para ello, establecer dicha variación al momento de la aprobación de las respectivas Bases.

1.4.- El 5 de agosto de 2005 el Consejo Directivo de PROINVERSION aprobó los Lineamientos Generales del Programa Costa Sierra, documento que contiene los términos bajo los cuales se desarrollan los Concursos de Proyectos Integrales que conforman el referido Programa.

El Comité de PROINVERSION con fecha 10 de diciembre de 2007, aprobó las modificaciones sustanciales y no sustanciales de los Lineamientos Generales del Programa Costa Sierra.

1.5.- El 22 de abril de 2008, el Consejo Directivo de PROINVERSIÓN aprobó las bases de la Segunda Convocatoria del Concurso de Proyectos Integrales para la Concesión de las Obras y el Mantenimiento de la Infraestructura de Transporte del Tramo vial Nuevo

¹ El presente texto ha sido actualizado por OSITRAN como material de consulta teniendo carácter referencial. Última revisión: 14 de junio de 2017, que incluye las modificaciones incorporadas a través de la Adenda N° 1.

Mocupe – Cayaltí - Oyotún, comprendido en el Programa Costa Sierra.

1.6.- El 30 de abril de 2008 se publicó el aviso de la Segunda Convocatoria del tramo vial Nuevo Mocupe - Cayaltí-Oyotún.

1.7.- El CONCEDENTE cuenta con la declaratoria de viabilidad de ejecución del proyecto:

- "Mejoramiento de la carretera Zaña - Cayaltí - Oyotún" con código SNIP N° 4954 otorgada por la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto del Ministerio de Transportes y Comunicaciones mediante Oficio N° 126-2007-MTC/14 de fecha 28 de febrero de 2007 e Informe N° 280-2007-MTC/09.02, por la Dirección General de Programación Multianual del Ministerio de Economía y Finanzas (DGPM-MEF) mediante Oficio N° 511-2007-EF/68.01 e Informe Técnico N° 028-2007-EF/68.01 de fecha 16 de marzo de 2007.

1.8.- Por acuerdo del Consejo Directivo de PROINVERSION de fecha 23 de diciembre de 2008, se aprobó la versión final del Contrato de Concesión a ser suscrito entre el Estado de la República del Perú representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y el CONCESIONARIO.

1.9.- Con fecha 26 de enero de 2009, el Comité de PROINVERSION en Proyectos de Infraestructura y de Servicios Públicos adjudicó la Buena Pro del Concurso al Adjudicatario, quien ha acreditado el cumplimiento de las condiciones previstas en las Bases del citado Concurso, para proceder a la suscripción del presente Contrato a través del CONCESIONARIO.

1.10.- Mediante Resolución Ministerial N° 328-2009-MTC/01 se autorizó al señor José Nicanor Gonzales Quijano, para que en representación del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, suscriba el presente Contrato.

Definiciones

1.11.- En este Contrato, los siguientes términos tendrán los significados que a continuación se indican:

Acta Integral de Entrega de Bienes

Es el documento suscrito por el CONCEDENTE y el CONCESIONARIO, mediante el cual se deja constancia que el CONCESIONARIO ha tomado posesión de la totalidad de los Bienes Reversibles en el estado en el cual estos se encuentran, que serán destinados a la ejecución del Contrato.

Acta de Reversión de los Bienes

Es el documento suscrito por el CONCEDENTE y el CONCESIONARIO mediante el cual se deja constancia de la entrega en favor del CONCEDENTE de los Bienes Reversibles cuando se producen principalmente las siguientes situaciones: a) la Caducidad de la Concesión, b) cuando se produzca la entrega al CONCEDENTE del Área de la Concesión de los Tramos que ya no sean explotados por el CONCESIONARIO o c) cuando se produzca la entrega de bienes obsoletos o desfasados que no permiten alcanzar los objetivos del Contrato y que deban ser repuestos por el CONCESIONARIO en virtud de lo dispuesto en las Cláusulas 5.14 y 5.15.

Adjudicatario

Es el postor favorecido con la adjudicación de la Buena Pro del Concurso.

Año de la Concesión

Es el período anual computado desde la Fecha de Suscripción del Contrato, contado de fecha a fecha, concluyendo un día igual al del año en el que se inició el cómputo.

Área de la Concesión

Es la franja ubicada dentro del Derecho de Vía, que a la fecha de Toma de Posesión no se encuentra ocupada o invadida, que será entregada al CONCESIONARIO por el CONCEDENTE para la Construcción, Conservación y Explotación del Servicio para efectos de la Concesión. El Área de la Concesión se irá incrementando progresivamente luego de concluidos los procedimientos de adquisición y expropiación de predios, según corresponda. Dentro de esta franja se encuentra la carretera, sus accesos y Obras Complementarias, tales como obras de arte y drenaje, señalización y seguridad vial, veredas, unidad de peaje, etc.; también los servicios y zonas de seguridad, así como las áreas destinadas para la habilitación de los Servicios Obligatorios.

El Área de la Concesión será identificada por el CONCEDENTE a la Fecha de Suscripción del Contrato.

Área de Servicios Opcionales

Es el área que se encuentra ubicada dentro del Derecho de Vía, conformada por los terrenos susceptibles de ser ocupados por las instalaciones destinadas a prestar los Servicios Opcionales convenidos a que se refiere la Cláusula 8.11 del Contrato, previa autorización del CONCEDENTE.

Atención de Emergencia(s) Vial(es)

Consiste en las tareas de ejecución ocasional a ser realizados por el CONCESIONARIO, con el propósito de recuperar la Transitabilidad del Área de la Concesión que se haya deteriorado por efecto de las fuerzas de la naturaleza o de la intervención humana preservando la seguridad de los Usuarios, y que obstaculiza o impide la circulación de los usuarios de la vía. Estas tareas se realizarán: a) con cargo a los recursos del CONCESIONARIO si se trata de una Emergencia Vial Ordinaria, y b) con cargo a los recursos del CONCEDENTE si se trata de una Emergencia Vial Extraordinaria.

Auditor de Tráfico

Es la empresa auditora que será contratada por el CONCESIONARIO, a fin de realizar la verificación de flujos vehiculares en la unidad de peaje a que se refiere la Cláusula 9.3 y de acuerdo a lo dispuesto en el Anexo XII. La contratación requerirá la opinión favorable del REGULADOR.

Autoridad Ambiental Competente

Es la Dirección General de Asuntos Socio Ambientales - DGASA del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Autoridad Gubernamental

Es cualquier gobierno o autoridad nacional, regional o municipal, o cualquiera de sus dependencias o agencias, regulatorias o administrativas, o cualquier entidad u organismo del Estado de la República del Perú que conforme a ley ejerza poderes ejecutivos, legislativos o judiciales, o que pertenezca a cualquiera de los gobiernos, autoridades o instituciones anteriormente citadas.

Bases

Es el documento, que incorpora los Lineamientos Generales del Programa Costa Sierra, Formularios, Anexos, Apéndices y las Circulares emitidas por el Comité de PROINVERSION en Proyectos de Infraestructura y de Servicios Públicos, que fijó los términos bajo los cuales se desarrolló el Concurso.

Bienes de la Concesión

Son los bienes que se encuentran afectados a la Concesión. Este término incluye la infraestructura vial de la carretera (calzada, bermas, obras de protección y seguridad,

puentes, entre otros), unidad de peaje, las edificaciones, los equipos y sistemas eléctricos, mecánicos o electrónicos. Los Bienes de la Concesión pueden ser Bienes Reversibles o Bienes no Reversibles.

Bienes Reversibles

Son i) todos los bienes entregados por el CONCEDENTE; ii) el Área de la Concesión; iii) los terrenos, inmuebles, los bienes resultado de las obras civiles y edificaciones en general dentro del Área de la Concesión que hubieren sido construidos por el CONCESIONARIO durante la vigencia de la Concesión, así como iv) todos los bienes muebles o inmuebles que de una u otra forma se encuentran incorporados a la Concesión -entre ellos, la unidad de peaje-, están afectados a ésta o constituyen bienes inseparables del objeto de la misma, sea que hubieren sido entregados por el CONCEDENTE al inicio a durante la Concesión, o los adquiridos o construidos por el CONCESIONARIO durante la vigencia de la misma. Dichos bienes son esenciales para la prestación del Servicio, y serán entregados al CONCEDENTE al término de la Concesión.

Bienes no Reversibles

Son los bienes no esenciales, afectados a la Concesión, que al término de la Concesión permanecerán en propiedad a posesión del CONCESIONARIO.

Bono(s) Soberano(s)

Es el instrumento de deuda soberana peruana en Nuevos Soles, denominado SB12AG020, cuya tasa cupón asciende a 7.84% anual.

Caducidad de la Concesión

Consiste en la extinción de la Concesión, por las causales previstas en el Contrato de Concesión a en las Leyes y Disposiciones Aplicables.

CAO

Es el Certificado de Avance de Obra emitido por el REGULADOR, previa evaluación y certificación del avance de Obras ejecutado por el CONCESIONARIO en los términos y condiciones establecidos en la Sección II del Apéndice I del Anexo II.1 del Contrato.

Cofinanciamiento

Es el pago de dinero que en virtud del Literal c) del Artículo 14° del TULO efectúa el CONCEDENTE a favor del CONCESIONARIO, y que tiene por objeto cubrir la diferencia que resulte entre el PAS y los ingresos obtenidos por concepto de Peaje.

CONCEDENTE

Es el Estado de la República del Perú, que actúa representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC).

Concesión

Es la relación jurídica de derecho público que se establece entre el CONCEDENTE y el CONCESIONARIO a partir de la Fecha de Suscripción del Contrato, mediante la cual el CONCEDENTE otorga al CONCESIONARIO el derecho al aprovechamiento económico de los bienes de la Concesión durante el plazo de vigencia de la misma.

CONCESIONARIO

Es la persona jurídica constituida por el Adjudicatario, que suscribe el Contrato de Concesión con el CONCEDENTE.

Concurso

Es el procedimiento del Concurso de Proyectos Integrales regulado por las Bases para la entrega en Concesión del Tramo Vial Nuevo Mocupe - Cayaltí - Oyotún al sector privado, conducido por PROINVERSION y respecto del cual se adjudicó la Buena Pro al

Adjudicatario.

Conservación

Es el conjunto de actividades efectuadas a partir de la Toma de Posesión, con el objeto de preservar, recuperar o alargar la vida de las condiciones estructurales y funcionales originales de la infraestructura vial (aquellas con las que fue diseñada o construida) y de los Bienes de la Concesión. Se rige conforme a las disposiciones de las "Especificaciones Técnicas Generales para la Conservación de Carreteras".

Conservación Vial

Es el conjunto de actividades que se realizan para mantener en buen estado las condiciones físicas de los diferentes elementos que constituyen la vía y, de este manera, garantizar que el tránsito sea cómodo, seguro, fluido y económico. En la práctica, lo que se busca es preservar el capital ya invertido en la Construcción de la infraestructura vial, evitar su deterioro físico prematuro y, sobre todo, mantener la vía en condiciones operativas adecuadas a las necesidades y demandas de los usuarios. Se incluyen actividades socio-ambientales, de Atención de Emergencias Viales y de cuidado y vigilancia de la vía. Comprende la Conservación Vial Rutinaria y la Conservación Vial Periódica, de conformidad con lo dispuesto en las "Especificaciones Técnicas Generales para la Conservación de Carreteras".

- **Definición incluida por el numeral 3.2 de la Cláusula Tercera de la Adenda N° 1 al Contrato de Concesión, suscrita con fecha 18 de abril de 2017, cuyo texto es el siguiente:**

"Conservación Vial inicial

Es el conjunto de intervenciones, que se realizarán por única vez al inicio de la Etapa de Explotación, que se ejecutarán con el propósito de que las Obras de Construcción recuperen los Niveles de Servicio señalados en el Apéndice 3 del Anexo III del Contrato de Concesión, para aquellos sectores de la vía que lo requieran."

Conservación Vial Periódica

Es el conjunto de actividades que se ejecutan en períodos, en general, de más de un año y que tienen el propósito de evitar la aparición o el agravamiento de defectos mayores, de preservar las características superficiales, de conservar la integridad estructural de la vía y de corregir algunos defectos puntuales mayores. Ejemplos de esta conservación son la colocación de capas de refuerzo o recapados en pavimentos asfálticos, la reposición de afirmados y la reconformación de la plataforma existente en vías afirmadas, el recubrimiento de vías no pavimentadas con tratamiento bituminoso, y las reparaciones de los diferentes elementos físicos del camino. También se incluyen actividades socio-ambientales, de Atención de Emergencia Vial y de cuidado y vigilancia de la vía, de conformidad con lo dispuesto en las "Especificaciones Técnicas Generales para la Conservación de Carreteras".

Conservación Vial Rutinaria

Es el conjunto de actividades que se ejecutan permanentemente a lo largo de la vía y se constituyen en acciones que se realizan frecuentemente en los diferentes Tramos de la vía. Tiene como finalidad principal la preservación de todos los elementos viales con la mínima cantidad de alteraciones o de daños y, en lo posible, conservando las condiciones que tenían después de la Construcción o de la Rehabilitación. Debe ser de carácter preventiva y se incluyen en esta conservación, las actividades de limpieza de la calzada, de la berma y de las obras de drenaje, el corte de la vegetación de la zona del Derecho de Vía, las reparaciones de los defectos puntuales de la plataforma; conservación de la señalización horizontal, señalización vertical y elementos de encarrilamiento y defensa; entre otras. También se incluyen actividades socio-ambientales, de Atención de Emergencias Viales y de cuidado y vigilancia de la vía, de conformidad con lo dispuesto en las "Especificaciones Técnicas Generales para la

Conservación de Carreteras”.

Construcción

Es un proceso que comprende todas las actividades necesarias para la realización y puesta en servicio de una vía, la ejecución de obras civiles, instalación de equipos y todas aquellas actividades vinculadas a su puesta en operación.

Constructor (es)

Es la persona(s) jurídica(s), o un consorcio de estas, que suscribirá(n) el o los contratos de Construcción con el CONCESIONARIO, pudiendo ser un tercero, el Adjudicatario, un accionista de este, un integrante en caso de consorcio o una empresa subsidiaria del Adjudicatario a de uno de sus integrantes, a una Empresa Vinculada, encargada(s) de realizar la Construcción.

Contrato de Concesión / Contrato

Es el presente Contrato de Concesión, incluyendo sus anexos y apéndices, celebrado entre el CONCEDENTE y el CONCESIONARIO, el mismo que rige las relaciones entre las Partes.

Control Efectivo

Una persona natural o jurídica ostenta o está sujeta al Control Efectivo de una persona natural a jurídica, en los casos previstos en la Resolución CONASEV N° 090-2005-EF - 94.10 o norma que la sustituya.

Derecho de Vía

Es la franja de territorio de dominio público del Estado o en proceso de adquisición por parte de este, aprobado mediante Resolución Ministerial N° 276-2006-MTC/02, publicada con fecha 5 de abril de 2006 en el Diario Oficial El Peruano, dentro del cual se encuentra el Área de la Concesión. El Derecho de vía se entrega en el estado en que se encuentra a la fecha de Toma de Posesión. El detalle y dimensiones de Derecho de Vía se encuentran definido en las normas legales vigentes.

Días

Son los días hábiles, es decir, que no sean sábado, domingo o feriado no laborable en la ciudad de Lima. También se entienden como feriados los días en que los bancos en la ciudad de Lima no se encuentran obligados a atender al público por disposición de la Autoridad Gubernamental ni los feriados regionales.

Días Calendario

Son los días hábiles, no hábiles y feriados.

Dólar (es) o US\$

Es la moneda o el signo monetario de curso legal en los Estados Unidos de América.

Emergencia Vial

Daño imprevisto que experimenta la vía por causa de las fuerzas de la naturaleza o de la intervención humana, y que obstaculiza o impide la circulación de los usuarios de la vía, de conformidad con lo dispuesto en las “Especificaciones Técnicas Generales para la Conservación de Carreteras”.

Emergencia Vial Extraordinaria

Emergencia Vial que corresponde a acciones extraordinarias de factores climáticos, factores inherentes a fenómenos naturales u otros factores que las Leyes y Disposiciones Aplicables, lo definan como caso fortuito, diferentes del normal uso de la infraestructura vial; así como aquella emergencia que ocasione igual o más de 800 m³ de derrumbes en todo el Tramo Vial de la Concesión, si fuera el caso, debido a causas no imputables al CONCESIONARIO. Los gastos incurridos en la Atención de la Emergencia Vial

Extraordinaria, serán cubiertos por el CONCEDENTE con el seguro sobre los bienes en operación en la medida que este hubiese sido tomado o en su defecto por la Cuenta de Emergencia Vial Extraordinaria del Fideicomiso de Administración referido en el Apéndice III del Anexo II.2 del Contrato o mediante otros recursos del CONCEDENTE, en ese orden. Se rige conforme a las disposiciones de las “Especificaciones Técnicas Generales para la Conservación de Carreteras”.

Emergencia Vial Ordinaria

Emergencia Vial que corresponde a acciones menores a resolver con los recursos del CONCESIONARIO de acuerdo con las condiciones establecidas en el presente Contrato, así como aquella emergencia que ocasione menos de 800 m³ de derrumbes en todo el Tramo Vial de la Concesión, si fuera el caso, de conformidad con lo dispuesto en las “Especificaciones Técnicas Generales para la Conservación de Carreteras”.

Empresas Vinculadas

Una persona natural o jurídica se encuentra vinculada a otra persona natural o jurídica, en los casos previstos en la Resolución CONASEV N° 090-2005-EF-94.10 o norma que la sustituya.

Especificaciones Socio Ambientales

Es el conjunto de técnicas, procedimientos y buenas prácticas dirigidas, por un lado, a la protección de los recursos naturales, bienes materiales y la salud humana durante todas las etapas del Contrato, y, por el otro, a la prevención o minimización de impactos negativos sobre los medios físico, biótico, humano y cultural, que podrían ocurrir como producto de la Construcción, Conservación y Explotación de las Obras.

Especificaciones Técnicas Generales para la Conservación de Carreteras

Es el documento aprobado por Resolución Directoral N° 051-2007-MTC/14 de fecha 27 de agosto del 2007 o norma que la modifique o sustituya.

Estudio de Impacto Ambiental (EIA)

Es el estudio conforme a lo dispuesto en las Cláusulas 13.6 y 13.7 del presente Contrato que tiene como objetivo identificar, prevenir, interpretar, valorar y comunicar los impactos ambientales y sociales que la Construcción, Conservación y Explotación de la Concesión, podrían ocasionar en los diversos componentes del ambiente, calidad de vida, patrimonio cultural y arqueológico en las zonas de influencia de la Concesión (zonas establecidas por los requerimientos de impacto ambiental), así como el impacto de los mismos sobre la Concesión: además propone las medidas correctivas más apropiadas para evitar que la ocurrencia de impactos ambientales perjudique la salud y bienestar de las personas.

El EIA será presentado por el CONCESIONARIO al CONCEDENTE en concordancia con el Estudio Definitivo de Ingeniería de acuerdo a lo indicado en el Anexo XIII del Contrato, y será aprobado por la Autoridad Ambiental Competente de acuerdo a ley.

Estudios Definitivos de Ingeniería (EDI)

Son los estudios definitivos de ingeniería de las Primeras intervenciones que le corresponde desarrollar al CONCESIONARIO sobre la base del Expediente Técnico. Estos estudios corresponden a: i) Conservación Vial de la carretera Nuevo Mocupe - Cayaltí - Oyotún; Tramo Nuevo Mocupe - Zaña, ii) Mejoramiento de la carretera Zaña – Cayaltí - Oyotún y iii) Obras de implementación de la unidad de peaje. Cada uno de ellos deberán ser presentados en forma integral. Los referidos estudios deberán someterse a la aprobación del CONCEDENTE, de acuerdo a lo indicado en la Cláusula 6.5 del Contrato y Anexo VI del Contrato.

Expediente Técnico

Es la Propuesta Técnica que presentó el Adjudicatario aprobada por PROINVERSION, elaborada sobre la base de la información contenida en el Proyecto Referencial y el

alcance de la declaratoria de viabilidad del proyecto relacionado al Tramo Vial de la Concesión, que tiene efectos vinculantes para las Partes, respecto de la ejecución de las Obras de Construcción y la prestación de los servicios derivados del presente Contrato, y sobre la cual se elaborarán los Estudios Definitivos de Ingeniería.

Explotación

Es la prestación del Servicio por parte del CONCESIONARIO por la que tendrá derecho a cobrar a los Usuarios del Servicio una Tarifa. La Explotación comprende la operación y la Conservación de los Bienes de la Concesión. Incluye también la prestación de los Servicios Obligatorios y Opcionales y el cobro correspondiente por dichos Servicios, según corresponda, de acuerdo a lo establecido en el presente Contrato y las Leyes Aplicables. No se desarrolla durante la Etapa de Ejecución de Obras.

Fecha de Inicio de la Explotación

Es el día a partir del cual el CONCESIONARIO inicia la Explotación de la Concesión, y que se computara a partir de la fecha de la aprobación de la totalidad de las Obras de Construcción.

- **Definición modificada por el numeral 3.1 de la Cláusula Tercera de la Adenda N° 1 al Contrato de Concesión, suscrita con fecha 18 de abril de 2017, cuyo texto es el siguiente:**

"Fecha de inicio de la Explotación

Es el día a partir del cual el CONCESIONARIO inicia la Explotación de la Concesión y se computará a partir de la fecha de aprobación o aceptación de las Obras de Construcción, conforme a lo establecido en las Cláusulas 6.28 a la 6.33 del Contrato de Concesión y modificatorias”

Fecha de Suscripción del Contrato

Es el día en que se suscribe el Contrato y que en las Bases se denomina Fecha de Cierre.

Fideicomiso de Administración

Es el fondo de fideicomiso que deberá constituirse, a fin de garantizar el adecuado y oportuno cumplimiento de las obligaciones derivadas del presente Contrato, de conformidad con lo establecido en el Apéndice III del Anexo II.2.

Garantía Bancaria

El término Garantía Bancaria abarca a las garantías que otorgan las instituciones bancarias y financieras, incluyendo la carta fianza y la carta de crédito stand-by. Las Garantías Bancarias deberán ser solidarias, irrevocables, incondicionales y de realización automática, sin beneficio de excusión, ni división, debiendo ajustarse fielmente a los modelos señalados en los Anexos IV y V.

Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras

Es la fianza bancaria otorgada para garantizar la correcta ejecución de las Obras, incluyendo el pago de las penalidades y otras obligaciones, de conformidad con lo señalado en la Cláusula 11.2.

Garantía de Fiel Cumplimiento de Contrato de Concesión

Es la fianza bancaria otorgada para garantizar el cumplimiento de todas y cada una de las obligaciones a cargo del CONCESIONARIO, incluidas las de Explotación, y Conservación de conformidad con lo señalado en la Cláusula 11.3.

Gastos Generales de Obra

Son los costos indirectos relacionados con la ejecución de la Obra, generalmente se expresa en función a un porcentaje del costo directo de Obra, conformada por gastos generales fijos (depende únicamente de la ejecución de la obra) y gastos generales variables (depende del periodo de ejecución de la Obra). El detalle de la estructura de los Gastos Generales de Obra, se encuentran detallados en los informes de actualización

de presupuesto de los proyectos "Mejoramiento de la Carretera Zaña - Cayaltí - Oyotún" y de la "Conservación Vial Periódica del Tramo Nuevo Mocupe - Zaña", respectivamente.

Hito Constructivo

Comprende como mínima el cinco por ciento (5%) de avance de las Obras de Construcción. Cada Hito Constructivo será verificado por el REGULADOR, de acuerdo a las condiciones establecidas en la Sección VI y Apéndice I del Anexo II.1 del Contrato.

IGV

Es el Impuesto General a las Ventas a que se refiere el Decreto Supremo N° 055-99-EF, Texto Único Ordenado de la Ley del Impuesto General a las Ventas e Impuesto Selectivo al Consumo, o norma que lo sustituya, así como el Impuesto de Promoción Municipal a que se refiere el Decreto Supremo N° 156-2004-EF, Texto Único Ordenado de la Ley de Tributación Municipal, o normas que los sustituyan.

Inicio de la Construcción o Fecha de Inicio de la Construcción

Es la fecha en la cual se inician las Obras de Construcción, de conformidad con lo establecido en la Cláusula 6.16.

- **Definición incluida por el numeral 3.2 de la Cláusula Tercera de la Adenda N° 1 al Contrato de Concesión, suscrita con fecha 18 de abril de 2017, cuyo texto es el siguiente:**

“Informe Técnico de Conservación Vía Inicial (ITCVI)

Es un informe técnico que sustenta las intervenciones necesarias para recuperar los Niveles de Servicio señalados en el Apéndice 3 del Anexo III del Contrato de Concesión, para aquellos sectores de la vía que lo requieran. Este informe técnico deberá contener:

- Sustento Técnico de las intervenciones necesarias para recuperar los Niveles de Servicio requeridos en el Apéndice 3 del Anexo III del Contrato de Concesión, como resultado del desgaste de la infraestructura por causas no imputables al CONCESIONARIO, que se hayan generado durante el tiempo transcurrido entre la fecha de culminación de las Primeras Intervenciones de las Obras de Construcción finalizadas el 04 de febrero de 2012 y la fecha de solicitud de aceptación de las Obras de Construcción
- Presupuesto Económico correspondiente a las intervenciones que deban realizarse, el cual no deberá exceder el 25% del Expediente Definitivo de Ingeniería Vial;
- “Programa de Ejecución de Conservación Vial Inicial” que contendrá el plazo real de ejecución de las intervenciones, que no deberá ser mayor a cinco (05) meses. El Informe Técnico de Conservación Vial Inicial (ITCVI) deberá ser elaborado por EL CONCESIONARIO a su costo y aprobado por el CONCEDENTE previa opinión del REGULADOR, de acuerdo a lo establecido en la cláusula 6.29 B del Contrato de Concesión.”

Inventarios

Son los Inventarios Inicial, de Obra, Anual y Final, elaborados y presentados conforme a los términos siguientes:

- Inventario Inicial.- Es la descripción de la infraestructura vial existente que el CONCEDENTE entregará al CONCESIONARIO, al momento de la Toma de Posesión y forma parte del Acta Integral de Entrega de Bienes.
- Inventario de Obra.- Es el listado de los Bienes Reversibles que será presentado por el CONCESIONARIO al REGULADOR, con copia al CONCEDENTE concluido el último Hito Constructivo, de conformidad con lo establecido en la Cláusula 6.28.
- Inventario Anual.- Es el listado de los Bienes Reversibles y no Reversibles con los que cuenta el CONCESIONARIO a las fechas de cierre anual de cada año de vigencia del Contrato hasta la Caducidad de la Concesión, que será presentado por el CONCESIONARIO al CONCEDENTE y al REGULADOR en forma anual, antes del 30 de enero de cada Año de la Concesión, y durante todo el plazo de

- vigencia de la misma.
- d) **Inventario Final.**- Es el listado de los Bienes Reversibles y no Reversibles con los que cuenta el CONCESIONARIO a la fecha de Caducidad de la Concesión. Este inventario será elaborado por el CONCESIONARIO y entregado al CONCEDEENTE y al REGULADOR a más tardar a los 30 Días Calendario de la fecha de Caducidad.

Inversión Proyectada Referencial

Es aquella establecida en el Anexo I del presente Contrato, siendo su utilización única y exclusivamente para efectos de los cálculos previstos en el Contrato. El monto de la inversión que realice el CONCESIONARIO será determinado exclusivamente por este último, teniendo como objetivo el cumplimiento de las obligaciones del Contrato.

Leyes y Disposiciones Aplicables

Es el conjunto de disposiciones legales que regulan el Contrato. Incluyen los reglamentos, directivas y resoluciones, que pueda dictar cualquier Autoridad Gubernamental competente, de conformidad con su ley de creación, las que serán de observancia obligatoria para las Partes.

Libor (London Interbank Offered Rate)

Es la tasa LIBOR a tres (03) meses informada por Reuters a las 5:00 p.m., hora de Londres.

Mejoramiento

Son las tareas que deben ejecutarse para elevar el nivel de servicio de la infraestructura vial existente, a efectos de atender adecuadamente el tráfico que circula por él (velocidad, peso, seguridad). El Mejoramiento puede implicar el redimensionamiento geométrico o estructural de las calzadas y/o de los demás elementos de la vía, tales como bermas, dispositivos de control de tráfico, obras de arte, drenaje y otros.

Niveles de Servicio

Es el estado de los Bienes de la Concesión y de la infraestructura vial expresados a través de parámetros de condición, que hacen referencia a diversos aspectos: estado del pavimento, condición del sistema de drenaje, estado de las señales, calidad de la circulación, entre otros. Los límites aceptables para la medida de los parámetros de condición, están dados por los índices de serviciabilidad, que se encuentran establecidos en el Anexo III del Contrato.

Normas Regulatorias

Son los reglamentos, directivas y resoluciones que conforme a su ley de creación y normas complementarias puede dictar el REGULADOR y cuyo cumplimiento es de carácter obligatorio para el CONCESIONARIO.

Obras

Son todas y cada una de las tareas que deberán ser realizadas por el CONCESIONARIO de acuerdo a lo establecido en el Contrato, que comprende las Obras de Construcción, Obras Adicionales y Obras Complementarias, de ser el caso.

Obras Adicionales

Son aquellas obras nuevas que no se encuentran contempladas en los Estudios Definitivos de Ingeniería, pero cuya ejecución puede ser acordada durante el periodo de Concesión, de conformidad con lo previsto en la Cláusula 6.34 a la Cláusula 6.43 del Contrato, tales como puentes peatonales, accesos, entre otros.

Obras de Construcción

Son las Primeras Intervenciones a ejecutarse como resultado de los Estudios Definitivos de Ingeniería aprobados, conforme a lo señalado en el Anexo III del Contrato y que se ejecutarán antes del inicio de la etapa de Explotación de la Concesión.

Incluye las Obras Complementarias y a los bienes a ser utilizados y/o explotados por el CONCESIONARIO.

Obras Complementarias

Son aquellas obras indicadas en el presente Contrato de Concesión, cuya ejecución es obligatoria para el CONCESIONARIO a su costo, por tratarse de obras que permiten la Explotación de la Concesión. Comprende, entre otras: (a) obras civiles para canalizaciones o servicios públicos; (b) obras de mitigación de impacto ambiental contempladas en el Estudio de impacto Ambiental aprobado; (c) edificaciones (unidad de peaje, oficinas, instalaciones de apoyo para Servicios Obligatorios y Opcionales, etc.); o (d) la instalación de equipos o sistemas mecánicos, eléctricos a electrónicos.

Operador

Es la Persona jurídica que suscribirá el contrato de operación con el CONCESIONARIO, pudiendo ser un tercero, el Adjudicatario, un accionista de éste, un integrante en caso de consorcio o una empresa subsidiaria del Adjudicatario o de uno de sus integrantes, a una Empresa Vinculada, encargada de la Conservación y Explotación.

PAS (Pago por Servicio)

Es la contraprestación que percibirá el CONCESIONARIO por la realización de los actos previstos en el Contrato, destinados a la prestación de un servicio público que cumpla con los parámetros asociados a la inversión y a los Niveles de Servicio establecidos en el Contrato. El PAS no se altera en función de los ingresos por peaje. El PAS de acuerdo a la Oferta Económica adjudicada comprende:

- Pago por Obras (PPO)

Es el pago que tiene como finalidad retribuir la inversión en que incurre el CONCESIONARIO, que será cancelado a través del Fideicomiso de Administración mediante el reconocimiento de los avances de Obra a través de los CAO's, de acuerdo a los términos y condiciones establecidos en el Anexo II del Contrato.

- Pago por Conservación y Operación (PAMO)

Es el pago anual que tiene como finalidad retribuir las actividades de Conservación y operación en que incurre el CONCESIONARIO para la prestación del Servicio, de acuerdo a los índices de serviciabilidad previstos en el presente Contrato. El pago se efectuara a través del Fideicomiso de Administración, durante el año, mediante cuatro (04) cuotas con periodicidad trimestral, que resulta de la división del PAMO entre cuatro (04) a partir del Inicio de la Explotación y por un período de quince (15) años.

Parte

Es, según sea el caso, el CONCEDENTE o el CONCESIONARIO.

Partes

Son, conjuntamente, el CONCEDENTE y el CONCESIONARIO.

Pasivo Ambiental

Es una obligación, una deuda derivada de la restauración, mitigación o compensación por un daño ambiental o impacto no mitigado. Este pasivo es considerado cuando afecta elementos ambientales naturales (físicos y bióticos) y humanos, es decir, la salud, la calidad de vida e incluso bienes públicos (infraestructura) como parques y sitios arqueológicos, entre otros.

Peaje

Es el cobro en Nuevos Soles por el uso del Tramo Vial Nuevo Mocupe – Cayaltí - Oyotún de la Concesión, correspondiente a cada vehículo ligero o, en el caso de vehículos

pesados por cada eje cobrable que pase por la unidad de peaje, que el CONCESIONARIO está facultado a exigir a los Usuarios en los términos establecidos en el Contrato. No incluye el IGV ni algún otro tributo.

Plan de Manejo Ambiental

Considera la descripción de las medidas que se adoptaran para eliminar o minimizar los efectos adversos del proyecto o actividad y las acciones de reparación y/o compensación que se realizarán.

En el Estudio de Impacto Ambiental se especifican las medidas de mitigación, acciones requeridas, y su grado de aplicación (Construcción, operación y Conservación) para cada impacto identificado, abarcando los aspectos físicos y socioeconómicos. Se definen los criterios de puesta en marcha de dicho estudio, así como también los recursos técnicos requeridos y sus costos.

Plaza de la Concesión

Es el periodo comprendido entre la Fecha de Suscripción del Contrato y la Caducidad de la Concesión.

Primeras Intervenciones

Comprende todos los trabajos de Construcción, Mejoramiento, Rehabilitación y/o Conservación Vial de la carretera Nuevo Mocupe - Cayaltí - Oyotún, que ejecutara el CONCESIONARIO para alcanzar los Niveles de Servicio establecidos en el Contrato, y que se realizaran antes del inicio de la Explotación de la Concesión. Los trabajos de Conservación Vial durante esta etapa se realizaran en el tramo Nuevo Mocupe – Zaña. Se paga con cargo al PPO.

Programa de Ejecución de Obras

Es el documento en el que consta la programación mensual valorizada de la ejecución de las Obras de Construcción, el cual deberá presentarse conforme a lo señalado en la Cláusula 6.13.

PROINVERSION

Es la Agenda de Promoción de la Inversión Privada a que se refiere el Decreto Supremo N° 027-2002-PCM, modificado mediante Decreto Supremo N° 095-2003-EF, encargada, entre otras funciones, de promover la inversión privada en obras públicas de infraestructura y de servicios públicos de alcance nacional.

Proyecto Referencial

Son los estudios técnicos elaborados y aprobados por las entidades competentes, que comprenden lo siguiente:

- a. Estudio de preinversión a nivel de Factibilidad del Proyecto "Mejoramiento de la carretera Zaña – Cayaltí - Oyotún", elaborado por la empresa Servicios Técnicos de ingeniería de Consulta INTGR" Sucursal de Integral S.A. Colombia (Integral S.A.), aprobado por PROVIAS NACIONAL mediante Oficio N° 030-2007-MTC/20.6 de fecha 16 de enero de 2007, aprobado por la Oficina de Planificación y Presupuestos (OPP-MTC) mediante Oficio N° 126-2007-MTC/14 de fecha 26 de febrero de 2007, con declaratoria de viabilidad de ejecución de proyecto otorgada por la Dirección General de Programación Multianual del Ministerio de Economía y Finanzas (DGPM-MEF) mediante Oficio N° 511-2007-EF/68.01 de fecha 16 de marzo de 2007 e Informe Técnico N° 028-2007-EF/68.01, e inscrita en el Banco de Proyectos del Sistema Nacional de Inversión Pública con el Código N° 4954 de fecha 16 de marzo de 2007.
- b. Inventario Vial del Tramo Nuevo Mocupe - Zaña, elaborado por la empresa Integral S.A. y aprobado por PROVIAS NACIONAL mediante Oficio N° 069-2006- MTC/20.6

de fecha 25 de enero de 2007.

- c. Índices de Serviciabilidad de la carretera Nuevo Mocupe – Cayaltí - Oyotún, elaborado por la empresa "Servicios Técnicos de Ingeniería de Consulta - INTGR" Sucursal de Integral S.A. Colombia", y aprobado por PROVIAS NACIONAL mediante Oficio N° 682-2007-MTC/20.6 del 23 de agosto de 2007.
- d. Actualización de presupuesto de los proyectos: Mejoramiento de la Carretera Zaña – Cayaltí - Oyotún" y de la "Conservación Vial Periódica del Tramo Nuevo Mocupe - Zaña", elaborado por la empresa Servicios Técnicos de Ingeniería de Consulta - INTGR" Sucursal de Integral S.A. Colombia (Integral S.A.), aprobado por PROVIAS NACIONAL mediante Oficio N° 740-2008-MTC/20.6 de fecha 23 de Julio de 2008.
- e. Informe de Constatación de Viabilidad del proyecto "Mejoramiento de la carretera Zaña - Cayaltí - Oyotún", elaborado por la empresa Servicios Técnicos de Ingeniería de Consulta - INTGR" Sucursal de Integral S.A. Colombia (Integral S.A.), aprobado por PROVIAS NACIONAL mediante Memorándum N° 2133-2008-MTC/20 de fecha 8 de setiembre de 2008 y por la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto (OPP-MTC) mediante Memorándum N° 1918-2008- MTC/09.02 de fecha 17 de setiembre de 2008 e Informe N° 1249-2008- MTC/09.02.

Reglamento

Es el Decreto Supremo N° 060-96-PCM, Reglamento del Texto Único Ordenado de las normas con rango de ley que regulan entrega en concesión al Sector Privado de las obras publicas de infraestructura y de servicios públicos, y normas modificatorias.

REGULADOR

Es el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público - OSITRAN, de acuerdo a lo que dispone la Ley N° 26917 y sus normas reglamentarias, complementarias y modificatorias y cuyas disposiciones (reglamentos autónomos, directivas de carácter general y normas de carácter particular, conforme a lo dispuesto en el Artículo 16° del Decreto Supremo N° 044-2006-PCM que aprueba su reglamento), son de observancia y cumplimiento obligatorio para el CONCESIONARIO.

Rehabilitación

Es la ejecución de las obras necesarias, para devolver a la infraestructura vial sus características geométricas y portantes originales.

Reporte de Avance de Obras

Es el documento mensual que elaborará el CONCESIONARIO, conforme al procedimiento indicado en el Apéndice I del Anexo II.1 y en la Cláusula 6.27 del Contrato.

Servicio

Es el servicio público a ser prestado por el CONCESIONARIO, conforme a este Contrato y a las Leyes y Disposiciones Aplicables, que comprende tanto la Construcción y la Explotación.

Servicios Obligatorios

Comprenden aquellos servicios básicos relacionados con el objeto específico de la Concesión y que son imprescindibles para el correcto funcionamiento de la misma. Dichos servicios se encuentran contemplados en la Cláusula 8.10 del Contrato.

Servicios Opcionales

Los Servicios Opcionales son todos aquellos que sin ser indispensables para la operatividad de la Concesión y no encontrándose contemplados en el Expediente Técnico, el CONCESIONARIO podrá prestar siempre que sean útiles y contribuyan a elevar los estándares de calidad y comodidad del Servicio. Dichos servicios no podrán

ser contrarios a la moral, a las buenas costumbres y al orden público. El CONCESIONARIO, o quien este designado estará autorizado a prestarlos, previa opinión por parte del REGULADOR.

Tarifa(s)

Es el monto permitido, expresado en Nuevos Soles, que el CONCESIONARIO está facultado a cobrar a los Usuarios por concepto de Peaje, más el IGV y cualquier otro tributo aplicable.

Entiéndase por tarifa de servicios, el monto que el CONCESIONARIO está autorizado a cobrar por aquellos Servicios Obligatorios cuya prestación no reviste carácter gratuito, definidos en la Cláusula 8.10 del Contrato, más el IGV, en los casos que sea aplicable y cualquier otro tributo.

Términos de Referencia

Constituyen la descripción de las condiciones, especificaciones técnicas y alcances que deberá considerar el CONCESIONARIO, para la elaboración de los Estudios Definitivos de Ingeniería (EDI) y del Estudio de Impacto Ambiental (EIA), para la ejecución y supervisión de las Obras de Construcción y Conservación, tal como se detalla en el Anexo VI y XIII del presente Contrato.

Tipo de Cambio

Es el Tipo de Cambio promedio ponderado de venta de Dólares del sistema financiero publicado periódicamente por la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP y publicado en el Diario Oficial "El Peruano", para la conversión de Nuevos Soles a Dólares y viceversa.

Toma de Posesión

Es el acto mediante el cual el CONCESIONARIO toma posesión de los Bienes Reversibles entregados por el CONCEDENTE para ser destinados a la ejecución del Contrato, dejando constancia de ello en el Acta Integral de Entrega de Bienes. La Toma de Posesión se verificara de acuerdo a lo establecido en las Cláusulas 5.6 al 5.9 del presente Contrato.

Tramo (s)

Parte continua de una carretera.

Tramo Vial de la Concesión

Es la carretera Nuevo Mocupe - Cayaltí - Oyotún con una extensión aproximada de 46.797 km, conformado por los siguientes Tramos:

Tramo	Longitud (km)
Nuevo Mocupe - Zaña	10.700
Zaña - Cayaltí	3.450
Cayaltí - Oyotún	32.647
Longitud Total	46.797

Transitabilidad

Condición física de la vía que permite la circulación vehicular.

TUO

Es el Decreto Supremo N° 059-96-PCM, 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, sus normas modificatorias y complementarias.

Usuario(s)

Es el beneficiario del Servicio prestado por el CONCESIONARIO.

Vehículo ligero

Son aquellos comprendidos en la Categoría M¹, M² y N¹, y los remolques incluidos en la categoría O1 y O2, de conformidad con lo establecido en el Decreto Supremo N° 058-2003-MTC o la norma que la sustituya.

Vehículo pesado

Son aquellos comprendidos en la Categoría M³, N², N³ y los remolques incluidos en la Categoría O3 y O4 de conformidad con lo establecido en el Decreto Supremo N° 058-2003-MTC o la norma que la sustituya.

SECCIÓN II: OBJETO, MODALIDAD Y CARACTERES

Objeto

2.1.- Conforme a la definición contenida en el Artículo 3° del Reglamento, por el presente Contrato el CONCEDENTE transfiere al CONCESIONARIO la potestad de prestar el Servicio a favor de los Usuarios, para lo cual le concede el aprovechamiento económico de los Bienes de la Concesión. Para tal fin, el CONCESIONARIO deberá cumplir con los parámetros, niveles, capacidad y otros asociados a la inversión, así como con los estándares y Niveles de Servicio, previstos en el presente Contrato.

2.2.- Las principales actividades o prestaciones que forman parte de la Concesión y que por tanto son el objeto de los derechos y obligaciones de las Partes en virtud del Contrato, son las siguientes:

- a) La entrega, transferencia, uso y reversión de los Bienes Reversibles que se regula en la Sección V del presente Contrato.
- b) La Construcción de la infraestructura del Tramo Vial de la Concesión, según se detalla en la Sección VI del presente Contrato.
- c) La Conservación de los Bienes de la Concesión, según los términos de la Sección VII del presente Contrato.
- d) La Explotación del Servicio, conforme a las condiciones de la Sección VIII del presente Contrato.

2.3.- El presente Contrato de Concesión responde a un esquema BOT (build, operate and transfer), por ello, la transferencia de actividades antes referida no supone la transferencia de propiedad de la infraestructura que forma parte del Tramo Vial de la Concesión, la misma que en todo momento mantiene su condición pública. El CONCESIONARIO adquiere el derecho de Concesión durante la vigencia de la misma.

2.4.- Considerando que el objeto del derecho de Concesión es contribuir con el bienestar social de la población a través de una adecuada prestación de servicios en las condiciones económicas y de serviciabilidad que se establecen en el Contrato de Concesión por tiempo determinado, los actos de disposición y la constitución de derechos sobre la Concesión, deben ser compatibles con esta naturaleza y ser aprobados por el CONCEDENTE, previa opinión del REGULADOR, conforme a lo que disponga el Contrato.

Modalidad

2.5.- La modalidad de la Concesión es cofinanciada, de conformidad con lo señalado en el Literal c) del Artículo 14 del TUO y en los Artículos 2 y 3 del Decreto Supremo N° 108 - 2006 -EF.

Para tal efecto, el CONCEDENTE cofinanciará el monto que no sea cubierto por la recaudación del Peaje, a fin de cumplir con el monto asegurado por concepto de Pago por Servicio (PAS).

Caracteres

2.6.- Sin perjuicio de la multiplicidad de actividades y prestaciones en que se divide su objeto, conforme se describe en la Cláusula 2.2 que antecede, el Contrato es de naturaleza unitaria y responde a una causa única.

2.7.- El Contrato es principal, de prestaciones recíprocas, de tracto sucesivo y de ejecución continuada. Por otra parte y tal como se señala en las Cláusulas 9.13 a la 9.16 del presente Contrato, una de las características principales del mismo consiste en que en todo momento se debe mantener el equilibrio económico - financiero de los derechos y obligaciones que asumen las Partes.

2.8.- Considerando la naturaleza pública de la titularidad de los Bienes de la Concesión, el Servicio que es materia del Contrato se rige por los principios de continuidad, regularidad y no discriminación.

SECCIÓN III EVENTOS A LA FECHA DE SUSCRIPCIÓN DEL CONTRATO

Declaraciones de las Partes

3.1.- El CONCESIONARIO garantiza al CONCEDENTE, en la Fecha de Suscripción del Contrato, la veracidad de las siguientes declaraciones:

- a) Está debidamente autorizado y en capacidad de asumir las obligaciones que le correspondan como consecuencia de la celebración del Contrato, habiendo cumplido con todos los requisitos necesarios para formalizar el Contrato y para cumplir los compromisos en él contemplados.

No es necesaria la realización de otros actos o procedimientos por parte del CONCESIONARIO para autorizar la suscripción y cumplimiento de las obligaciones que le correspondan conforme al Contrato.

- b) Que él o sus accionistas no tienen impedimento de contratar conforme a lo normado por el Artículo 1366 del Código Civil, el Artículo 27 del TUO, y que no se encuentra sancionado administrativamente con inhabilitación temporal a permanente en el ejercicio de sus derechos para contratar con el Estado.

En caso que luego de la suscripción del Contrato se demuestre la falsedad en la declaración antes señalada, el presente Contrato se resolverá de manera automática, debiéndose proceder con arreglo a las disposiciones de la Sección XVI del Contrato, y a ejecutar la Garantía de Fiel Cumplimiento de Contrato a que se refiere la Cláusula 11.3.

- c) Que el presente Contrato comprende un conjunto de obligaciones legales y válidas del CONCESIONARIO y por media de la presente declaración, este último

garantiza que honrará todas y cada una de las obligaciones en él contenidas, sujetándose en todo momento a las Leyes y Disposiciones Aplicables.

- d) Que reconoce que el proceso de formulación presupuestal del CONCEDENTE esta normado por disposiciones públicas y que son conocidas.
- e) Que, a la Fecha de Suscripción del Contrato, toda la información, declaraciones, certificación y, en general, todos los documentos presentados en los Sobres N° 1 y N° 2 requeridos por las Bases en la etapa del Concurso permanecen vigentes.

En caso que luego de la suscripción del Contrato se demuestre la falsedad en la declaración antes señalada, el presente Contrato se resolverá de manera automática, debiéndose proceder con arreglo a las disposiciones de la Sección XVI del Contrato, y a ejecutar la Garantía de Fiel Cumplimiento de Contrato a que se refiere la Cláusula 11.3.

3.2.- El CONCEDENTE, por su parte, garantiza al CONCESIONARIO, en la Fecha de Suscripción del Contrato, la veracidad de las siguientes declaraciones:

- a) Que está debidamente autorizado conforme a las Leyes y Disposiciones Aplicables para actuar como el CONCEDENTE en el Contrato. La firma, entrega y cumplimiento por parte del CONCEDENTE de los compromisos contemplados en el mismo, están comprendidos dentro de sus facultades, son conforme a las Leyes y Disposiciones Aplicables y han sido debidamente autorizado por todas las Autoridades Gubernamentales, cuyas aprobaciones y consentimientos son necesarios para la validez de este Contrato, por tanto, ninguna otra acción o procedimiento por parte del CONCEDENTE o cualquier otra entidad gubernamental es necesario para autorizar la suscripción del Contrato. De la misma manera, él o los representantes del CONCEDENTE que suscriban el Contrato, están debidamente autorizados para tal efecto.
- b) Que se ha cumplido con los actos administrativos, requisitos, exigencias y obligaciones necesarias para celebrar este Contrato y para dar debido cumplimiento a sus estipulaciones.
- c) Que no existen leyes vigentes que impidan al CONCEDENTE el cumplimiento de sus obligaciones emanadas de este Contrato. Tampoco existen acciones, juicios, investigaciones, litigios o procedimientos en curso o inminentes ante Órgano jurisdiccional, tribunal arbitral o Autoridad Gubernamental, sentencias o laudos a decisiones de cualquier clase no ejecutadas, que prohíban, se opongan o en cualquier forma impidan la suscripción o cumplimiento de los términos del Contrato por parte del CONCEDENTE.
- d) Que el CONCESIONARIO tendrá el derecho de Explotación conforme a lo que se señala en la Cláusula 8.1 hasta el vencimiento del Contrato, y este derecho sólo concluirá en los supuestos de Caducidad de Concesión.
- e) Que la validez y alcance de las estipulaciones en el Contrato han sido formulados sobre la base de las Leyes y Disposiciones Aplicables.
- f) Que incorporará en el proceso de formulación presupuestal las obligaciones derivadas del Contrato, conforme a las disposiciones pertinentes.

- g) Que ha obtenido la verificación de la declaratoria de viabilidad de ejecución del Proyecto de Inversión Pública “Mejoramiento de la Carretera Zaña – Cayaltí – Oyotún”, de acuerdo a la normatividad del Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP), el mismo que será entregado a la Fecha de Suscripción del Contrato.

Condiciones para las obligaciones del CONCEDENTE

3.3.- La obligación del CONCEDENTE de cumplir sus obligaciones aquí estipuladas, y especialmente la obligación de suscribir el presente Contrato, deriva de la adjudicación de la Buena Pro al Adjudicatario, como resultado del Concurso y del cumplimiento de las siguientes condiciones. Por tanto, el CONCESIONARIO deberá haber cumplido a la Fecha de Suscripción del Contrato con lo siguiente:

- a) Entregar el testimonio de la escritura pública de constitución social y estatuto del CONCESIONARIO, o en su caso, escritura pública de aumento de capital social y modificación parcial de estatutos, con la constancia de inscripción registral, con el objeto de acreditar que es una sociedad válidamente constituida de acuerdo a las leyes de la República del Perú, habiendo adoptado una de las formas reguladas por la Ley General de Sociedades y de acuerdo con lo establecido en las Bases. Este testimonio se adjunta al presente Contrato como Anexo IX.

El capital social mínimo solicitado que se indica en el Anexo I, deberá ser suscrito y pagado de conformidad con las previsiones de la Ley General de Sociedades, sin perjuicio de lo señalado en los párrafos siguientes:

- i) A la Fecha de Suscripción del Contrato, el capital pagado deberá ascender como mínimo al veinticinco por ciento (25%) del capital social mínimo indicado en el Anexo I del Contrato;
- ii) Al finalizar las Obras de Construcción, el CONCESIONARIO deberá haber pagado íntegramente el capital social mínimo solicitado en el anexo antes señalado.
- b) Entregar copia de los documentos donde conste que sus órganos internos competentes han aprobado el presente Contrato.
- c) Presentar la propuesta de pólizas de seguro, de conformidad con la Cláusula 12.2 de la Sección XII y un listado de compañías del sector que cubrirán las mismas para su aprobación de acuerdo a la Cláusula 12.1 de la misma sección.
- d) El estatuto del CONCESIONARIO debe contener como mínimo las siguientes disposiciones:
- i) Cualquier modificación al estatuto social que implique un cambio en el régimen de mayorías, de las clases de acciones y de las proporciones que los socios o accionistas deben mantener entre sí, así como todo proceso de reducción del capital social, fusión, escisión, transformación, disolución o liquidación del CONCESIONARIO requerirá la opinión previa del REGULADOR y la previa autorización del CONCEDENTE.
- ii) En caso que el CONCESIONARIO decida llevar a cabo cualquiera de los procesos anteriormente mencionados, deberá presentar ante el CONCEDENTE, el proyecto de acuerdo de la junta general u órgano equivalente que corresponda. Dicho proyecto deberá también ser remitido al REGULADOR para opinión previa. El proyecto de acuerdo podrá ser autorizado por el CONCEDENTE en el plazo de treinta (30) días. Si el CONCEDENTE no se pronunciase en el plazo establecido, dicho proyecto de acuerdo se entenderá aprobado, salvo que el REGULADOR

hubiera emitido opinión negativa respecto a lo solicitado.

- iii) El objeto social es único y exclusivo y debe indicar su calidad de CONCESIONARIO del Estado de la República del Perú. Consistirá exclusivamente en el ejercicio de los derechos y obligaciones relativos a la Concesión de la carretera Nuevo Mocupe - Cayaltí - Oyotún, así como en la prestación de los Servicios Obligatorios y aquellos Opcionales que autorice el REGULADOR.
- iv) El plazo de duración del CONCESIONARIO debe ser, como mínimo de dieciocho (18) años. Asimismo, en caso de optar por un plazo definido mayor deberá señalarse que si por cualquier motivo el CONCESIONARIO solicitase la prórroga de la Concesión, deberá prorrogar el plazo de duración de la sociedad por un término adicional igual o mayor al de la prórroga en concordancia con lo establecido en la Cláusula 4.3.
- v) Cualquier modificación en los contratos de construcción celebrados con los Constructores respectivamente, estará sujeta cuando menos a lo siguiente: a) las modificaciones contractuales deberán ser puestas en conocimiento del CONCEDENTE y del REGULADOR; b) las modificaciones que impliquen cambios del Operador o en la participación accionaria de los accionistas de este que acreditaron el cumplimiento de los requisitos de precalificación durante la etapa del Concurso a través de un consorcio, así como la celebración de nuevos contratos de Construcción, requerirán de la aprobación previa del CONCEDENTE, quien para tal efecto deberá solicitar la opinión previa del REGULADOR; c) que en caso de cambio de Constructor o en los accionistas de estos que acreditaron el cumplimiento de los requisitos de precalificación durante la etapa del Concurso a través de un consorcio, se deberá velar por el cumplimiento de los requisitos técnicos - operativos exigidos en las Bases del Concurso y que dieron lugar a la precalificación del postor Adjudicatario, de modo tal que durante la vigencia del Contrato se cumplan en todo momento con dichos requisitos, bajo causal de Caducidad de la Concesión.

Cualquier modificación en el contrato de operación celebrado con el Operador, de ser el caso, estarán sujetas cuando menos a lo siguiente: a) las modificaciones contractuales deberán ser puestas en conocimiento del CONCEDENTE y el REGULADOR; b) las modificaciones que impliquen cambios del operador o en la participación accionaria de los accionistas de éstos que acreditaron el cumplimiento de los requisitos de precalificación durante la etapa del Concurso a través de un consorcio, así como la celebración de nuevos contratos de operación, requerirán de la aprobación previa del CONCEDENTE, quien para tal efecto deberá solicitar la opinión previa del REGULADOR; c) que en caso de cambio de Operador o en los accionistas de éstos que acreditaron el cumplimiento de los requisitos de precalificación durante la etapa del Concurso a través de un consorcio, se deberá velar por el cumplimiento de los requisitos técnicos - operativos exigidos en las Bases del Concurso y que dieron lugar a la precalificación del postor Adjudicatario, de modo tal que durante la vigencia del Contrato se cumplan en todo momento con dichos requisitos, bajo causal de Caducidad de la Concesión.

Las restricciones indicadas en los párrafos precedentes no resultarán de aplicación a la sub-contratación.

- vi) Una limitación a la libre transferencia, disposición o gravamen de las acciones representativas del capital social del CONCESIONARIO, entre los propios socios o accionistas del CONCESIONARIO y/o de los socios y/o accionistas a favor de terceros incluyendo las personas jurídicas o consorcios que hayan participado en cualquier etapa del Concurso, hasta el segundo año de la Fecha de Inicio de la Explotación, de forma tal que no pueda realizarse ninguno de los actos antes

mencionados sin la opinión previa del REGULADOR y la previa autorización del CONCEDENTE.

Transcurrido el plazo antes indicado, los accionistas podrán transferir, disponer o gravar dichas acciones libremente.

La limitación antes señalada comprende también, la transferencia, disposición o gravamen de las acciones, a favor de empresas que pudieran tener vinculación directa o indirecta o que formen parte de un grupo económico y control relacionadas con las personas jurídicas postoras o con los integrantes de los otros consorcios que hayan participado en cualquier etapa del Concurso, hasta el segundo año de la Fecha de Inicio de la Explotación, conforme a las definiciones previstas en la Resolución de CONASEV N° 090-2005-EF-94.10 (publicada el 28.12.2005) y/o en la Resolución SBS N° 445-2000 (publicada el 06.07.2000), o en las normas que en el futuro las sustituyan, según corresponda.

Transcurrido el plazo antes indicado, el accionista o socio del CONCESIONARIO, que en la etapa de Concurso, cumplió con los requisitos de operación durante el periodo de precalificación, deberá mantener durante toda la vigencia de la Concesión una participación mínima equivalente al treinta y cinco por ciento (35%) del capital suscrito del CONCESIONARIO, la cual necesariamente tendrá derecho de voto. Dicha participación mínima excepcionalmente podrá ser transferida siempre que se cuente con la autorización previa del CONCEDENTE y del REGULADOR, siendo además necesario que el nuevo operador cumpla con todos los requisitos técnicos - operativos exigidos en las Bases del Concurso y que dieron lugar a la precalificación del postor Adjudicatario, de modo tal que durante la vigencia del Contrato se cumplan en todo momento con dichos requisitos, bajo causal de Caducidad de la Concesión.

- e) El CONCESIONARIO debe entregar la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión, establecida en la Cláusula 11.3 del presente Contrato. Dicha garantía deberá ser plenamente ejecutable al solo requerimiento unilateral del REGULADOR.
- f) El CONCESIONARIO debe entregar los poderes de sus representantes legales debidamente inscritos en el Registro de Personas Jurídicas de la Oficina Registral competente.
- g) El CONCESIONARIO deberá presentar un escrito de compromiso para el pago del monto a favor de PROINVERSION ascendente a Trescientos Setenta y Cuatro Mil Ochocientos Sesenta y 25 / 100 Dólares de los Estados Unidos de América (US\$ 374 860.25), por concepto de actos preparatorios para el proceso de entrega en Concesión de la carretera Nuevo Mocupe – Cayaltí - Oyotún. Dicho pago deberá ser efectuado a más tardar a la aprobación de los Estudios Definitivos de Ingeniería (EDI). En caso de incumplimiento total o parcial de este pago, independientemente de las penalidades indicadas en el Anexo X del Contrato, PROINVERSION podrá solicitar al REGULADOR la ejecución de la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión hasta por el monto adeudado.

Condiciones a las obligaciones del CONCESIONARIO

3.4.- La obligación del CONCESIONARIO de cumplir las obligaciones que estipula este Contrato, deriva de la adjudicación de la Buena Pro, como resultado del proceso de Concurso y del cumplimiento en o antes de la Fecha de Suscripción del Contrato por parte del CONCEDENTE, de las condiciones establecidas en la presente cláusula, de todo lo cual se deja constancia en el acta que se firma conjuntamente con la suscripción del Contrato.

Por tanto, a la Fecha de Suscripción del Contrato, el CONCEDENTE deberá cumplir con lo señalado en la presente cláusula:

- a) Haber identificado el Área de la Concesión a ser entregada al CONCESIONARIO. Para tales efectos, el CONCEDENTE entregará a este último el listado de las edificaciones existentes dentro del Derecho de Vía con su respectiva progresiva y la precisión de la distancia respecto al eje de la vía.
- b) Devolver la Garantía de Validez, Vigencia y Seriedad de la Oferta, entregada por el Adjudicatario durante el procedimiento de Concurso.

Condiciones en caso el CONCESIONARIO suscriba Contrato(s) de Construcción

3.5.- Además de las obligaciones señaladas en el Contrato, el CONCESIONARIO presentará al CONCEDENTE en el plazo indicado en la Cláusula 6.17, la siguiente documentación:

- (i) Copia legalizada del (los) contrato (s) de construcción, de conformidad con los términos y condiciones establecidos en las Bases.
- (ii) Documentación que acredite la inscripción en la Oficina Registral correspondiente, de los Estatutos de la persona jurídica que actuará como Constructor, en caso se haya presentado un consorcio de Constructores, la misma que deberá haberse constituido con los integrantes del consorcio en las mismas proporciones que fueron presentadas para efectos de la precalificación, o en su caso la documentación que acredite el contrato de consorcio a ser celebrado por los constructores.
- (iii) Copia legalizada notarialmente de los asientos del libro de matrícula de acciones o documento equivalente donde conste la conformación a la Fecha de Suscripción del Contrato del accionariado o de las participaciones del Constructor, en caso se haya presentado como consorcio de Constructores. Dicha documentación no será necesaria en caso la participación del Constructor se haya formalizado mediante la suscripción de un contrato de consorcio.

SECCIÓN IV: PLAZO DE LA CONCESIÓN

Plazo

4.1.- El Plazo de la Concesión se inicia en la Fecha de Suscripción del Contrato y culmina a los quince (15) años, contados desde la Fecha de Inicio de la Explotación, salvo los casos de prórroga, conforme a los términos y condiciones previstos en el presente Contrato.

Suspensión del Plazo

4.2.- El Plazo de la Concesión será suspendido en el supuesto contemplado en la Sección XVII del Contrato, en la medida que los eventos que generen la suspensión de las obligaciones sean de tal magnitud que impidan la prestación del Servicio por parte del CONCESIONARIO.

Ampliación del Plazo

4.3.- Cuando conforme al presente Contrato, el CONCESIONARIO estime necesario presentar una solicitud de ampliación del Plazo de la Concesión, lo hará con la debida fundamentación dirigiéndose al REGULADOR, para que este se pronuncie y remita su opinión al CONCEDENTE y al CONCESIONARIO dentro del plazo de treinta (30) Días

de recibida la solicitud. Asimismo, el CONCEDENTE tendrá un plazo de treinta (30) Días para emitir su pronunciamiento de recibida la opinión del REGULADOR. De no emitir el CONCEDENTE pronunciamiento en el plazo antes señalado, deberá interpretarse que la solicitud ha sido denegada.

4.4.- Las solicitudes de ampliación de plazo para la ejecución de las Obras de Construcción, serán presentadas por el CONCESIONARIO al REGULADOR con copia al CONCEDENTE, pudiendo éste último formular objeción en un plazo máximo de veinte (20) Días a partir de su notificación, debiendo comunicar dicha decisión al REGULADOR con copia al CONCESIONARIO. El REGULADOR deberá pronunciarse en el término de treinta (30) Días contados a partir de la notificación del CONCESIONARIO, debiendo emitir la opinión correspondiente. Transcurrido el plazo indicado, en caso el CONCEDENTE haya formulado objeción, el silencio del REGULADOR debe interpretarse como una denegatoria del pedido de ampliación. Cuando las ampliaciones sean concedidas por causas justificadas o no imputables al CONCESIONARIO, impedirán la aplicación de penalidades y de las demás medidas previstas para sancionar el incumplimiento contractual por causa de demora en la ejecución de la obra correspondiente.

SECCIÓN V: RÉGIMEN DE BIENES

Disposiciones Generales

5.1.- En la presente Sección se establece la regulación contractual aplicable a los Bienes Reversibles y no Reversibles afectados a la Concesión de la carretera Nuevo Mocupe - Cayaltí - Oyotún.

5.2.- Todos los Bienes Reversibles que el CONCEDENTE este obligado a entregar al CONCESIONARIO bajo este Contrato, deberán ser entregados por el CONCEDENTE libres de cargas, gravámenes y/u ocupantes que vuelvan imposible el cumplimiento de las obligaciones del CONCESIONARIO.

5.3.- Durante la vigencia de la Concesión, el CONCEDENTE mantendrá la titularidad de los Bienes Reversibles.

5.4.- Sin perjuicio de lo dispuesto en la Cláusula precedente, esta Concesión es título suficiente para que el CONCESIONARIO ejerza derechos exclusivos de Explotación y haga valer sus derechos frente a terceros. El CONCEDENTE interpondrá sus buenos oficios frente a las Autoridades Gubernamentales para lograr los objetivos de la Concesión.

5.5.- El CONCESIONARIO tendrá la Explotación exclusiva de los Bienes de la Concesión, así como el ejercicio de los derechos que sean necesarios para que cumpla con las obligaciones a su cargo establecidas en el Contrato y las Leyes y Disposiciones Aplicables.

Los Bienes Reversibles deberán, durante la vigencia de la Concesión, mantenerse libres de cargas y gravámenes y libres de ocupaciones físicas por parte de terceros no autorizados por el CONCESIONARIO para los fines de la Concesión.

En todo lo relativo al Régimen de Bienes son de aplicación supletoria el Reglamento Aplicable al Control de las Altas y Bajas de los Bienes de la Concesión (aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 006-2006-CD-OSITRAN) como de otras normas y procedimientos que sobre el particular el REGULADOR establezca para el control y supervisión de Bienes.

Toma de Posesión de los Bienes Reversibles

5.6.- Los Bienes Reversibles le serán entregados al CONCESIONARIO por el CONCEDENTE a los noventa (90) Días Calendario, contados a partir de las aprobaciones por- parte de este último de los Estudios Definitivos de Ingeniería (EDI) y del Estudio de Impacto Ambiental (EIA).

5.7.- La Toma de Posesión de los Bienes Reversibles, así como de las aéreas de terreno comprendidas en el Área de la Concesión se efectuará en un solo acto.

5.8.- Durante el acto de Toma de Posesión, el CONCEDENTE y el CONCESIONARIO suscribirán el Acta Integral de Entrega de Bienes. En dicha acta se establecerán las condiciones generales de su entrega y la afectación específica al cumplimiento del objeto de la Concesión, especificando de la forma más detallada posible y respecto a cada uno de sus componentes, sus características, ubicación, estado de conservación, anotaciones sobre su funcionamiento a rendimiento y demás aspectos de interés.

5.9.- El Acta Integral de Entrega de Bienes se suscribirá en tres (03) ejemplares originales, los cuales deberán ser entregados al CONCEDENTE, al REGULADOR y al CONCESIONARIO, respectivamente.

Inventarios

5.10.- El CONCESIONARIO está obligado a realizar y presentar al CONCEDENTE y al REGULADOR, los Inventarios de los Bienes de la Concesión. Los Inventarios exigidos en el Contrato son de tres tipos: a) Inventario de Obras; b) Inventario Anual y; c) Inventario Final.

Los inventarios deberán contener al menos una sucinta descripción de los Bienes de la Concesión, sus características, ubicación, estado de conservación, anotaciones sobre su funcionamiento o rendimiento y, de ser aplicable, marca, modelo y año de fabricación. Podrán incluirse elementos interpretativos tales como planos, fotografías, esquemas e informes de terceros.

El REGULADOR dispondrá de un plazo de treinta (30) Días computados desde la presentación de los inventarios, para emitir su pronunciamiento. A su vez, el CONCEDENTE contará con veinte (20) Días desde la recepción de la opinión del REGULADOR para su aprobación. De no existir pronunciamiento por parte del CONCEDENTE dentro del plazo establecido, los inventarios se entenderán aprobados.

Fines del uso de los Bienes Reversibles

5.11.- Todos los Bienes Reversibles que el CONCEDENTE entregue al CONCESIONARIO estarán destinados únicamente a la Construcción de las Obras, la Conservación y la operación del Tramo Vial de la Concesión, comprendiendo la prestación de los Servicios Obligatorios establecidos en este Contrato.

5.12.- Los Bienes Reversibles que el CONCEDENTE entregue al CONCESIONARIO en la fecha de Toma de Posesión de los Bienes Reversibles serán recibidos por el CONCESIONARIO en el lugar y estado de conservación en que se encuentren.

Obligaciones del CONCESIONARIO respecto de los Bienes Reversibles

5.13.- El CONCESIONARIO está obligado a realizar actividades destinadas a preservar, durante el Plazo de la Concesión, el estado de conservación y la naturaleza de los Bienes Reversibles recibidos del CONCEDENTE, quedando claramente acordado y entendido

entre las Partes que tales bienes sufrirán el deterioro proveniente de su uso ordinario. El CONCESIONARIO está obligado también a realizar actividades de Conservación Vial Rutinaria y Periódica y, en general, todos aquellos trabajos necesarios para mantener la operatividad de los Bienes Reversibles y eviten un impacto ambiental negativo conforme al alcance definido en el Estudio de Impacto Ambiental. El CONCESIONARIO está obligado a realizar las mejoras necesarias y útiles que requieran los Bienes Reversibles de acuerdo a los Niveles de Servicio exigidos. En todas estas tareas el CONCESIONARIO procurará utilizar tecnologías de conocida efectividad, así como la introducción de nuevas tecnologías.

Para tal efecto, se considera impacto ambiental negativo cualquier alteración significativa que cause daño a uno o más de los componentes del ambiente, provocados por la acción entrópica o fenómenos naturales en el área de influencia directa definida en el Estudio de Impacto Ambiental.

5.14.- El CONCESIONARIO tiene como obligación principal reponer los Bienes Reversibles que pudieran resultar perdidos, así como aquellos que, debido a su estado de conservación o por resultar obsoletos y desfasados tecnológicamente, no permitan alcanzar y mantener los requerimientos que establecen los Niveles de Servicio para la ejecución del Contrato.

5.15.- El CONCESIONARIO deberá haber efectuado la devolución al CONCEDENTE de los bienes a sustituir que éste le hubiera entregado, mediante la suscripción del Acta de Reversión de los Bienes. El CONCESIONARIO pondrá a disposición del CONCEDENTE dichos bienes mediante una comunicación escrita, en un plazo que no deberá exceder los noventa (90) Días de producido el desgaste o el desfase de dichos bienes. El CONCESIONARIO enviará copia de dicha comunicación al REGULADOR.

5.16.- Los Bienes Reversibles que el CONCESIONARIO incorpore o construya durante la Concesión, en tanto que se encuentren afectados a la misma, no podrán ser trasladados fuera del Área de la Concesión, ni transferidos separadamente de la Concesión, hipotecados, prendados o sometidos a gravámenes de ningún tipo, durante el Plazo de la Concesión, sin la previa autorización del CONCEDENTE. El CONCEDENTE deberá pronunciarse en un plazo de treinta (30) Días contados desde la fecha de recibida la solicitud del CONCESIONARIO con opinión previa del REGULADOR, la misma que deberá ser emitida dentro de los primeros quince (15) Días de recibida la notificación por parte del CONCEDENTE. De no existir pronunciamiento del CONCEDENTE en dicho plazo, la solicitud se entenderá denegada.

5.17.- Sea que hubieran sido entregados con la Concesión o adquiridos o construidos durante su vigencia, todos los Bienes Reversibles que no hubieran sido devueltos al CONCEDENTE con anterioridad a la Caducidad de la Concesión, formarán parte del Inventario Final y serán revertidos al CONCEDENTE.

5.18.- El CONCESIONARIO será responsable por los daños, perjuicios o pérdidas ocasionados a los Bienes Reversibles desde la Toma de Posesión, adquisición o construcción de cada uno de ellos, salvo que cualquiera de tales eventos se origine en caso fortuito o fuerza mayor.

5.19.- El CONCESIONARIO mantendrá indemne al CONCEDENTE respecto de y contra cualquier acción o excepción de naturaleza legal, administrativa, arbitral o contractual, o reclamo de cualquier naturaleza respecto de los Bienes Reversibles, siempre y cuando esta situación se hubiera presentado a partir de la Toma de Posesión y hasta la reversión de los mismos por parte del CONCESIONARIO al CONCEDENTE, y que se origine en alguna causa no imputable al CONCEDENTE.

Por su parte el CONCEDENTE asumirá la responsabilidad por los daños y perjuicios que

afecten al CONCESIONARIO como consecuencia de: (i) cualquier situación o hecho anterior a la Toma de Posesión, incluyendo la responsabilidad por los pasivos ambientales y laborales pre existentes; (ii) cualquier situación o hecho que habiéndose presentado después de la Toma de Posesión, se origine por causas surgidas con anterioridad a la misma y (iii) cualquier situación o hecho imputable al CONCEDENTE. El CONCEDENTE mantendrá indemne al CONCESIONARIO respecto de cualquier reclamo o acción de terceros que se derive de tales hechos.

5.20.- El CONCESIONARIO será responsable ante el CONCEDENTE, el REGULADOR y los terceros por la correcta administración y uso de los Bienes Reversibles, así como por el riesgo de pérdida, destrucción y desfase tecnológico inherente a los mismos, salvo que cualquiera de tales eventos se origine por caso fortuito o fuerza mayor.

5.21.- El CONCESIONARIO, con el objetivo de mitigar los riesgos del Contrato se obliga a contratar una póliza de seguro sobre los bienes en Construcción, en los términos que fija la Sección XII del presente Contrato.

5.22.- Tanto la reversión como la devolución de Bienes Reversibles que por cualquier causa realice el CONCESIONARIO al CONCEDENTE estará inafecta de todo tributo, creado o por crearse, según lo previsto por el Artículo 22 del TUO y su modificatoria, la Ley N° 27156.

5.23.- El CONCESIONARIO será responsable y está obligado a pagar los impuestos, tasas y contribuciones que se apliquen a los Bienes Reversibles, de acuerdo a las Leyes y Disposiciones Aplicables.

Devolución de los Bienes Reversibles

5.24.- Producida la Caducidad de la Concesión por cualquier causa, el CONCESIONARIO tiene la obligación de devolver al CONCEDENTE dentro de los treinta (30) Días Calendario siguientes, en un único acto, los Bienes Reversibles. Los bienes se devolverán en buen estado de conservación (salvo el deterioro proveniente de su uso ordinario), libres de ocupantes y en condiciones de uso y explotación según los parámetros técnicos del Expediente Técnico, las provisiones contenidas en el Anexo III y las indicaciones que haya efectuado el REGULADOR.

Se precisa que procederá únicamente la devolución de los Bienes Reversibles que estén siendo utilizados a esa fecha por el CONCESIONARIO y no respecto de aquellos que sean sustituidos o repuestos con anterioridad a la Caducidad de la Concesión.

5.25.- Durante el acto de devolución, el CONCESIONARIO y el CONCEDENTE suscribirán la respectiva Acta de Reversión de los Bienes. En el acta se establecerá la descripción del objeto de la devolución, especificando en general, o para cada uno de sus componentes: sus características, ubicación, estado de conservación, anotaciones sobre funcionamiento o rendimiento y demás elementos de interés.

5.26.- Formará parte del Acta de Reversión de los Bienes el Listado de Bienes Reversibles del inventario Final, así como cualquier otro elemento que ayude a interpretar el objeto devuelto y su condición de estado. Dentro de los elementos interpretativos, podrán incluirse planos, fotografías o esquemas.

5.27.- El Acta de Reversión de los Bienes, se suscribirá en tres (03) originales, uno de los cuales será entregado al REGULADOR.

Transferencia de los Bienes No Reversibles

5.28.- Mediante el presente Contrato, el CONCESIONARIO otorga a favor del

CONCEDENTE una opción de compra irrevocable respecto de los Bienes No Reversibles, de modo que en caso de ejercicio de la opción por parte del CONCEDENTE, la propiedad de dichos bienes será automáticamente transferida a su favor, conforme a los términos y condiciones establecidos en las cláusulas siguientes. Transcurrido el plazo sin que el CONCEDENTE ejerza la opción, el CONCESIONARIO está facultado para ofrecer los Bienes No Reversibles a terceros.

5.29.- El ejercicio de la opción podrá efectuarse en cualquier momento a partir del último año de la Concesión y hasta en un plazo máximo de treinta (30) Días Calendario contados desde la fecha de Caducidad de la Concesión. En el caso de Caducidad de la Concesión de manera anticipada, por cualquiera de las causales previstas en este Contrato, el ejercicio de la opción podrá efectuarse hasta en un plazo máximo de seis (06) meses contados desde la fecha de Caducidad de la Concesión.

5.30.- El CONCEDENTE tendrá el derecho a ejercer la opción por uno o más de los Bienes No Reversibles, a su solo criterio y decisión.

5.31.- El ejercicio de la opción surtirá efecto en la fecha de Caducidad de la Concesión o en el día siguiente al ejercicio de la opción, lo que ocurra después. En dicha fecha los Bienes No Reversibles se considerarán obligatoria y automáticamente transferidos a favor del CONCEDENTE.

5.32.- La opción se deberá ejercer por escrito, mediante carta notarial dirigida al domicilio del CONCESIONARIO, conforme a las reglas establecidas en la cláusula 21.1 de este Contrato.

5.33.- El precio del o de los bienes objeto de la opción será aquel que determine un perito, que haya sido elegido de común acuerdo por las Partes. Los costos que irroque la designación de dicho perito serán asumidos por el CONCEDENTE.

5.34.- La transferencia en propiedad a favor del CONCEDENTE de los bienes que hubiesen sido objeto de la opción, deberá realizarse libre de cualquier carga o gravamen.

5.35.- El precio deberá ser pagado por el CONCEDENTE en un plazo no mayor de sesenta (60) Días Calendario contados a partir de la fecha en que surta efecto la opción. El CONCEDENTE se obliga a obtener las autorizaciones que resulten necesarias para permitir el cabal y oportuno cumplimiento de esta obligación.

5.36.- Los bienes adquiridos por el CONCEDENTE como consecuencia del ejercicio de la opción deberán ser puestos a disposición del CONCEDENTE en la fecha en que surta efecto la opción. En cualquier caso el CONCESIONARIO se obliga a cuidar y mantener los bienes hasta su entrega efectiva al CONCEDENTE.

5.37.- Los tributos que pudieran gravar la opción o la transferencia de los bienes del CONCESIONARIO a favor del CONCEDENTE serán de cuenta y cargo de quien corresponda según las Leyes y Disposiciones Aplicables.

5.38.- El otorgamiento de la opción a favor del CONCEDENTE se realiza a título gratuito, sin perjuicio de la obligación de pago del precio de los bienes objeto de opción conforme a lo establecido en la cláusula anterior.

5.39.- Sin perjuicio de lo indicado en las cláusulas anteriores, el CONCESIONARIO está obligado a poner a disposición del CONCEDENTE los Bienes No Reversibles, para su explotación por parte del CONCEDENTE, desde la fecha de Caducidad de la Concesión y hasta la fecha en que surta efecto la opción o en que venza el plazo para su ejercicio. En este supuesto, el CONCEDENTE pagará al CONCESIONARIO una renta mensual, equivalente al 0.5% del precio de los bienes del CONCESIONARIO que alquile. En tanto

no se determine el precio, se tomará en cuenta el valor de adquisición de los bienes deduciendo el importe que se hubiere depreciado. En tanto no se modifiquen las normas vigentes, esta renta mensual constituiría un arrendamiento de bienes el cual se encuentra afecto al IGV, y el importe de la renta mensual no incluye el citado impuesto.

De las áreas de terreno comprendidas en el Área de la Concesión

5.40.- El CONCEDENTE está obligado a poner a disposición del CONCESIONARIO, las áreas de terreno que correspondan al Área de la Concesión, en el plazo al que se refiere la Cláusula 5.44.

5.41.- Durante la vigencia de la Concesión, el CONCEDENTE mantendrá la titularidad del Área de la Concesión.

5.42.- Cualquier utilización de las áreas de terreno comprendidas en el Área de la Concesión en provecho del CONCESIONARIO distinta del uso antes señalado que comprometa el Área de la Concesión, deberá contar con la autorización previa del CONCEDENTE, previa opinión del REGULADOR.

5.43.- El CONCESIONARIO podrá solicitar la utilización de los eventuales terrenos remanentes producto de las expropiaciones originales realizadas para la adquisición del Derecho de Vía, si fuere el caso, y que no formen parte de los Bienes de la Concesión, siempre que previamente haya cumplido con la implementación de los Servicios Obligatorios a que se refiere la Cláusula 8.10. La autorización para la utilización de esos terrenos remanentes será otorgada por el CONCEDENTE, previa opinión del REGULADOR, y sin perjuicio de lo establecido en la Cláusula 8.11 en materia de Servicios Opcionales.

Entrega de las áreas de terreno comprendidas en el Área de la Concesión

5.44.- Las áreas de terreno comprendidas en el Área de la Concesión le serán entregadas al CONCESIONARIO por el CONCEDENTE a los noventa (90) Días Calendario, contados a partir de las aprobaciones por parte del CONCEDENTE de los Estudios Definitivos de ingeniería (EDI) y del Estudio de Impacto Ambiental (EIA).

5.45.- Los Estudios Definitivos de Ingeniería (EDI) que entregue el CONCESIONARIO, deben contener los expedientes técnicos de los predios que ha de adquirir el CONCEDENTE. Los expedientes técnicos de los predios estarán conformados por i) memoria descriptiva, ii) titular del predio, iii) planos de coordenadas UTM, iv) área afectada y área remanente de predios a ser adquirido.

5.46.- El Área de la Concesión se entregará libre de invasiones u ocupaciones y en un estado, características y situación tal que permita al CONCESIONARIO dar inicio a las Obras de Construcción dentro de dicha Área de la Concesión, no debiendo existir dentro de dicho territorio ningún elemento u obstáculo que impida al CONCESIONARIO poder realizar de manera fluida, oportuna, pacífica y continuada la ejecución de las Obras, tales como invasiones, ni tampoco servidumbres o cualquier otro derecho real otorgado a favor de terceros.

El CONCESIONARIO podrá efectuar la liberación de las áreas necesarias para la ejecución de las Obras de Construcción, previa acuerdo con el CONCEDENTE, para tal efecto el CONCEDENTE deberá aprobar el presupuesto que proponga el CONCESIONARIO. Luego de efectuada la liberación, dicho gasto será reembolsado por el CONCEDENTE.

A partir de la Fecha de Suscripción del Contrato de Concesión hasta la entrega del Área de la Concesión al CONCESIONARIO para el Inicio de la Construcción, el

CONCEDENTE se encargará de dar Transitabilidad a la carretera Nuevo Mocupe-Cayaltí - Oyotún. A partir del Inicio de la Construcción y hasta la Fecha de inicio de la Explotación será el CONCESIONARIO el obligado a otorgar la Transitabilidad.

Asimismo, una vez entregadas las áreas de terreno comprendidas en el Área de la Concesión, el CONCESIONARIO será responsable de velar que éstas no sean invadidas.

5.47.- En caso que no se produzca la entrega de las áreas de terreno comprendidas en el Área de la Concesión dentro del plazo señalado en la Cláusula 5.44, y que tal atraso no permita al CONCESIONARIO iniciar las Obras de Construcción y presentarlas para su aceptación en el plazo máximo de ejecución previsto en la Cláusula 6.1, el CONCEDENTE dispondrá de un plazo máximo de sesenta (60) Días Calendario adicionales luego del vencimiento del plazo señalado en la Cláusula 5.44 para la entrega de dichas áreas de terreno.

En caso el CONCEDENTE no entregue las áreas de terreno comprendidas en el Área de la Concesión en el plazo máximo previsto en el primer párrafo de la presente Cláusula, el CONCESIONARIO podrá optar por solicitar la resolución del Contrato conforme a lo establecido en la Cláusula 16.6, cuando hubiese transcurrido un plazo de ciento ochenta (180) Días Calendario contados desde el vencimiento del plazo indicado en el párrafo precedente.

Se excluyen del cumplimiento de estos plazos, los terrenos requeridos para ejecutar las obras correspondientes a la implementación de la unidad de peaje y pasarelas peatonales. La entrega de dichos terrenos será, a más tardar, a los noventa (90) Días Calendario de la Fecha de Inicio de la Construcción. En caso que no se produzca la entrega de las áreas de terreno dentro del plazo señalado, el CONCEDENTE dispondrá de un plazo máximo de treinta (30) Días Calendario adicionales para efectuar la entrega de las mismas.

De las Servidumbres

5.48.- El CONCEDENTE es responsable y se compromete a ejecutar los procedimientos de expropiación de derechos y/o de imposición de servidumbres que requiera el CONCESIONARIO para el cumplimiento de sus obligaciones conforme a este Contrato, previa solicitud de este último, conforme al procedimiento y cumpliendo los requisitos previstos en la ley de la materia, y las atribuciones conferidas por el Artículo 30 del Reglamento. Todos los costos relacionados con los procedimientos de expropiación de derechos y/o de imposición de servidumbres serán asumidos en su totalidad por el CONCEDENTE.

Las servidumbres para la ocupación de bienes privados podrán ser:

- a) De ocupación temporal de bienes de propiedad particular, indispensables para la Construcción de Obras, la conservación y la explotación de la infraestructura vial.
- b) De tránsito, para la custodia, Conservación y reparación de las obras, equipos e instalaciones de la concesión.

5.49.- Las servidumbres, una vez impuestas, serán consideradas como derechos de la Concesión.

5.50.- Las servidumbres de ocupación temporal, diferentes a las del Derecho de Vía, dan derecho al propietario del predio sirviente a percibir el pago de las indemnizaciones y compensaciones que establecen las Leyes y Disposiciones Aplicables. La negociación y el costo de las indemnizaciones a que hubiere lugar, como resultado de la imposición

de tales servidumbres, corresponderán al CONCEDENTE, con cargo a sus propios recursos.

5.51.- El CONCEDENTE brindará las facilidades y efectuará las coordinaciones para que el CONCESIONARIO pueda utilizar el auxilio de la fuerza pública, siempre que exista oposición del propietario o conductor del predio sirviente, sin perjuicio a que pueda iniciar las acciones legales a que hubiere lugar.

5.52.- El CONCEDENTE reconoce el derecho del CONCESIONARIO de evitar u oponerse a cualquier reparación o modificación que intente realizar cualquier entidad pública o privada, favorecida o no con una servidumbre, y cuyo ejercicio resulte incompatible con la infraestructura vial. El CONCESIONARIO podrá solicitar al CONCEDENTE su intervención para la adecuada defensa de su derecho.

No obstante ello, el CONCEDENTE podrá autorizar la construcción de obras vinculadas a servicios públicos dentro del Derecho de Vía, siempre que éstas sean compatibles con el objeto del presente Contrato.

5.53.- En caso una servidumbre se extinguiera por culpa del CONCESIONARIO y por esta razón hubiera necesidad de una nueva servidumbre, corresponderá al CONCESIONARIO obtenerla por su cuenta y costa a favor del CONCEDENTE. Por el contrario, si por alguna razón no imputable al CONCESIONARIO, este perdiera el derecho a alguna servidumbre ya constituida, el CONCEDENTE estará obligado a obtener, por su cuenta y costo la imposición de una nueva servidumbre a favor del CONCESIONARIO, que sustituya la anterior.

Defensas Posesorias

5.54.- El CONCESIONARIO tiene la obligación de ejercitar las siguientes modalidades de defensa posesoria a partir de la Toma de Posesión, tanto para el caso de intento de usurpación del área comprometida en el Área de la Concesión, como en el caso de actividades incompatibles con el buen uso de dicha área por parte de terceros siempre que el CONCEDENTE efectivamente le hubiese entregado dichas áreas desocupadas al CONCESIONARIO:

- a) Defensa posesoria extrajudicial, utilizada para repeler la fuerza que se emplee contra el CONCESIONARIO y poder recobrar el bien, sin intervalo de tiempo, si fuere desposeída, pero absteniéndose siempre del empleo de vías de hecho no justificadas por las circunstancias.
- b) Defensa posesoria judicial, que el CONCESIONARIO deberá ejercitar, en caso que recaiga sobre la Concesión cualquier afectación, desposesión, ocupación, usurpación, etc., comunicará al REGULADOR dichos hechos y hará uso de los mecanismos y recursos judiciales que le permitan mantener indemne el derecho del CONCEDENTE sobre los Bienes de la Concesión.

5.55.- El ejercicio de las defensas antes descritas no exime de responsabilidad al CONCESIONARIO, quien, ante un supuesto como los descritos en el párrafo precedente, deberá coordinar inmediatamente con el CONCEDENTE la interposición de las acciones legales que éste último deberá entablar a fin de mantener indemne el derecho del CONCEDENTE sobre los Bienes de la Concesión, siempre que estos reclamos se originen por hechos ocurridos después de la transferencia de dichos bienes al CONCESIONARIO.

SECCIÓN VI: OBRAS DE CONSTRUCCIÓN

Descripción de las Obras de Construcción

6.1.- El CONCESIONARIO se obliga a ejecutar las Obras de Construcción, correspondientes a la Concesión, sin perjuicio de las actividades de Conservación a que se refiere la Sección VII.

Las Obras de Construcción serán ejecutadas en un plazo no mayor de doce (12) meses, contados desde la Fecha de inicio de la Construcción, de conformidad a lo señalado en la Cláusula 6.16. Este plazo prima sobre los plazos estipulados en los estudios que conforman el Proyecto Referencial.

A tal efecto, el CONCESIONARIO deberá cumplir con los parámetros asociados a la inversión señalados en el Anexo III del Contrato.

Supervisión de las Obras de Construcción

6.2.- Corresponde al REGULADOR, directamente o a través del supervisor de Obras, efectuar las acciones de fiscalización técnica que le competen durante el desarrollo de las Obras de Construcción indicadas en el Anexo III del Contrato. En el caso que el REGULADOR opte por designar a un supervisor de Obras, deberá informar dicho hecho fehacientemente por escrito al CONCESIONARIO en un plazo máximo de cinco (05) Días, contados a partir de la fecha de suscripción del contrato con el supervisor antes indicado.

6.3.- El CONCESIONARIO deberá dar al REGULADOR o al supervisor de Obras y al equipo que éste disponga de ser el caso, libre acceso al Área de la Concesión para realizar sin obstáculos su labor con la exactitud requerida.

De los Estudios Definitivos de Ingeniería (EDI) y Estudio de Impacto Ambiental (EIA)

6.4.- La ejecución de las Obras de Construcción se realizará de acuerdo a los EDI y EIA debidamente aprobados.

Para estos efectos, el CONCESIONARIO deberá elaborar los EDI de las Obras propuestas en su Expediente Técnico, conforme a las especificaciones exigidas en las Bases y en el Contrato, la declaratoria de viabilidad del proyecto correspondiente al Tramo Vial de la Concesión, así como otras innovaciones tecnológicas que considere pertinente. Asimismo, para la determinación de los Presupuestos en los EDI, se utilizará los precios unitarios, Gastos Generales de Obra y utilidad contemplados en los presupuestos del Proyecto Referencial.

6.5.- El CONCESIONARIO tendrá como plazo máximo ciento cincuenta (150) Días Calendario contados desde la Fecha de Suscripción del Contrato de acuerdo a lo indicado en los términos de referencia (Anexo VI del Contrato), para la presentación al CONCEDENTE de los EDI, con copia al REGULADOR, los cuales deberán estar en concordancia con el Estudio de Impacto Ambiental indicado en la Cláusula 13.6. Este plazo máximo no considera los plazos de revisión y de aprobación respectiva de los informes a presentar.

El CONCESIONARIO podrá solicitar al CONCEDENTE, la ampliación del plazo previsto en el párrafo precedente, por un plazo máximo de sesenta (60) Días Calendario adicionales, con la justificación correspondiente, para lo cual el CONCEDENTE dispondrá de un plazo de diez (10) Días de recibida la opinión del REGULADOR para emitir su pronunciamiento. Para tal efecto, el REGULADOR dispondrá de un plazo máximo de diez (10) Días de recibida la solicitud, para emitir su pronunciamiento.

6.6.- Para la revisión de los EDI y EIA, el CONCEDENTE dispondrá de un plazo máximo de cincuenta (50) Días, a partir de recibida la opinión del REGULADOR, para emitir las observaciones correspondientes a los EDI y EIA sobre el cumplimiento de las

disposiciones del Contrato aplicables a los EDI y EIA o para aprobar el informe final presentado mediante el dispositivo legal correspondiente. Para tal efecto, el REGULADOR dispondrá de un plazo máximo de treinta (30) Días de recibido el informe indicado, para emitir su pronunciamiento.

En caso el CONCEDENTE determine que los montos de inversión o parámetros considerados en los EDI afectan la viabilidad del proyecto, deberá solicitar la verificación de viabilidad del proyecto, de conformidad con la normatividad del Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP). El plazo previsto para emitir las observaciones correspondientes o para aprobar el estudio presentado, previsto en el párrafo precedente, se empezará a contar desde la verificación de viabilidad del proyecto.

De existir observaciones a los EDI y EIA, el CONCESIONARIO dispondrá de un plazo máximo de quince (15) Días Calendario para subsanar las observaciones formuladas por el CONCEDENTE, desde la fecha en que le hayan sido debidamente notificadas.

Acto seguido, el CONCEDENTE dispondrá de diez (10) Días, a partir de recibida la opinión del REGULADOR, para evaluar las subsanaciones presentadas por el CONCESIONARIO. Para tal efecto, el REGULADOR dispondrá de un plazo máximo de diez (10) Días de recibida la subsanación para emitir su pronunciamiento.

Transcurrido el plazo indicado en el párrafo anterior, si el CONCESIONARIO y el CONCEDENTE no llegaran a un acuerdo respecto de la subsanación de las observaciones efectuadas a los EDI y EIA, se considerará que existe una Controversia Técnica, la cual podrá ser sometida a arbitraje de conformidad con la Sección XVIII. En caso que el CONCEDENTE y el REGULADOR otorguen su conformidad respecto a las subsanaciones de las observaciones formuladas a los EDI, el CONCEDENTE los aprobará mediante el dispositivo legal correspondiente.

En caso el CONCEDENTE no apruebe o efectúe observaciones en el plazo previsto, el CONCESIONARIO podrá optar por solicitar la resolución del Contrato conforme a lo establecido en la Cláusula 16.6, cuando hubiese transcurrido un plazo de ciento ochenta (180) Días Calendario, contado desde el vencimiento del último plazo indicado en los párrafos precedentes.

6.7.- En caso el CONCEDENTE proponga al CONCESIONARIO mediante documento escrito, modificaciones a los EDI, se requerirá la opinión previa del REGULADOR y la aceptación del CONCESIONARIO, antes de ser incorporadas a los EDI. Para tal fin, el CONCESIONARIO entregará al REGULADOR para opinión, un diseño conceptual de dichas modificaciones, luego de que haya sido aprobada por este. El CONCEDENTE será quien apruebe la ingeniería de detalle presentada. Para tal efecto, el REGULADOR dispondrá de un plazo máximo de quince (15) Días para emitir su pronunciamiento.

Estas solicitudes de modificación presentadas por el CONCEDENTE no darán lugar a la modificación del plazo final de ejecución de las Obras de Construcción o al reconocimiento de compensaciones adicionales, salvo que las Partes lo hubieren convenido, para lo cual se requerirá la opinión previa del REGULADOR, asimismo, se tendrá en cuenta lo dispuesto en el Apéndice III del Anexo II.1 del Contrato.

Para aquellas modificaciones propuestas por el CONCEDENTE y aceptadas por el CONCESIONARIO, que resulten con un presupuesto inferior al presupuesto contemplado en su Expediente Técnico, dicho monto que resulte de la diferencia que se produzca, deberá ser reinvertido íntegramente en Obras Adicionales solicitadas por el CONCEDENTE mediante documento escrito.

En su defecto, si las modificaciones propuestas por el CONCEDENTE, resultan con un presupuesto superior al presupuesto contemplado en el Expediente Técnico del CONCESIONARIO, el CONCEDENTE compensará al CONCESIONARIO con arreglo al

mecanismo previsto para las Obras Adicionales señalado en la Cláusula 6.34 y siguientes del Contrato. En este caso, el CONCEDENTE deberá verificar la viabilidad del proyecto que contenga estas modificaciones, de conformidad con la normatividad del SNIP.²

El plazo previsto para que el CONCEDENTE emita las observaciones correspondientes o apruebe los EDI, se empezará a contar a partir de haberse verificado la viabilidad del proyecto señalada en el párrafo precedente.

6.8.- El CONCESIONARIO, por iniciativa propia podrá presentar al CONCEDENTE, a través del REGULADOR, modificaciones a los EDI, así como el uso de los materiales, métodos de construcción o tecnología empleada, según aparezcan en el mercado y generen una mejora en la calidad de la infraestructura o de los servicios.

El procedimiento para la aceptación de las modificaciones señaladas en el párrafo anterior, será el regulado en la Cláusula 6.7 del Contrato.

Obligaciones del CONCESIONARIO

6.9.- Durante la elaboración y revisión de los EDI, el CONCESIONARIO se encuentra obligado a proporcionar al REGULADOR y al CONCEDENTE, toda la información disponible que estos últimos soliciten y facilitarle el acceso a las actividades y estudios que el CONCESIONARIO realice para este fin. La información deberá ser presentada en un plazo que no será mayor de diez (10) Días Calendario, contados a partir de la fecha en que el REGULADOR y/o el CONCEDENTE hayan formulado por escrito la solicitud correspondiente.

Cuaderno de Proyectos

6.10.- Al inicio de la elaboración de los estudios, se abrirá el Cuaderno de Proyectos debidamente legalizado y foliado, deberá contar por lo menos con cincuenta (50) folios (cada folio con original y dos copias), el que permanecerá bajo la custodia y responsabilidad del CONCEDENTE.

En el Cuaderno de Proyectos, el CONCESIONARIO anotará sus consultas, aclaraciones, observaciones y planteamientos; transcribirá el texto de las gestiones que haya formulado ante el CONCEDENTE y que estén en relación directa a los estudios efectuados antes del Inicio de la Construcción. El CONCEDENTE dará respuesta a los planteamientos del CONCESIONARIO, dentro de los cinco (05) Días después de formulado en el Cuaderno de Proyectos; asimismo anotará sus órdenes, observaciones, respuestas a consultas y/o aclaraciones, opinión sobre los planteamientos del CONCESIONARIO y el trámite dado; transcribirá directivas específicas y disposiciones administrativas que estén relacionadas con el estudio. El CONCESIONARIO dará

² Interpretación del cuarto párrafo de la cláusula 6.7 del Contrato de Concesión, aprobada en virtud de la Resolución de Consejo Directivo N° 031-2011-CD-OSITRAN:

Artículo 1.- El alcance del cuarto párrafo de la cláusula 6.7 del Contrato de Concesión del Tramo Vial: Nuevo Mocupe – Cayaltí – Oyotún, deberá interpretarse en los términos siguientes:

“Las modificaciones a los EDI propuestas por el Concedente, que resultan con un presupuesto superior al contemplado en el Expediente Técnico del Concesionario, serán compensadas por el Concedente al Concesionario, con arreglo a los términos, condiciones y el mecanismo de pago que acuerden las Partes”.

respuesta a los planteamientos del CONCEDENTE y/o de los funcionarios autorizados, dentro de los cinco (05) Días después de formulado.

Libro de Obra

6.11.- A partir del Inicio de la Construcción indicado en la Cláusula 6.16, el CONCESIONARIO se obliga a abrir y mantener un Libro de Obra.

En el Libro de Obra se anotarán los hechos más importantes durante la Construcción de las mismas, incluyendo entre otros: relación de fuentes de materiales que se estén empleando; relación de proveedores y sub contratistas; copia de resultados de ensayo o de pruebas de puesta en funcionamiento; copia de comunicaciones, consultas y respuestas entre el CONCESIONARIO y el REGULADOR relacionadas directamente con la Construcción de las Obras; copia de los Reportes de Avance de Obra; relación de los eventos que han afectado el cumplimiento del calendario de avance; y cualquier otra información útil para documentar el proceso de Construcción. Se anotarán, por último, las condiciones en que se pone en servicio las Obras.

6.12.- Los Libros de Obra deberán llevarse en original. Adicionalmente, se deberán tener dos (02) juegos de copias. Las páginas deberán estar legalizadas notarialmente, numeradas correlativamente, pudiendo adoptarse el sistema mecanizado de hojas sueltas.

Tanto el CONCEDENTE como el REGULADOR tendrán libre acceso al Libro de Obra durante la Construcción. Una vez puestas en servicio las Obras de Construcción, es decir, a la Fecha de Inicio de la Explotación, los originales serán entregados al REGULADOR, quedando un juego de copias en poder del CONCESIONARIO y otro en poder del CONCEDENTE.

Programa de Ejecución de Obras

6.13.- Con una anticipación de veinte (20) Días al Inicio de la Construcción, el CONCESIONARIO deberá presentar al CONCEDENTE con copia al REGULADOR, el Programa de Ejecución de Obras en medios magnéticos y físicos. El Programa de Ejecución de Obras debe ser aprobado por el CONCEDENTE antes del Inicio de la Construcción, disponiendo de diez (10) Días computados desde la recepción del mismo. De no existir pronunciamiento por parte del CONCEDENTE dentro del plazo establecido, el Programa de Ejecución de Obras se entenderá por aprobado.

El Programa de Ejecución de Obras deberá respetar el plazo máximo establecido en la Cláusula 6.1. En caso de demora en la ejecución de las Obras de Construcción por causas imputables al CONCESIONARIO, se aplicarán las penalidades previstas en el Anexo X. Si las penalidades acumuladas alcanzan un monto equivalente al tres por ciento (3%) de la Inversión Proyectada Referencial contemplada en el Anexo I del Contrato, el CONCEDENTE podrá proceder a la resolución del Contrato y, en consecuencia, el REGULADOR procederá a la ejecución de la Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras, sin perjuicio del cobro de las penalidades devengadas previamente a favor del CONCEDENTE,

6.14.- El Programa de Ejecución de Obras deberá ser confeccionado teniendo en cuenta que se garantizará que el tránsito no será interrumpido por un período mayor a seis (06) horas por día, previa coordinación con el REGULADOR en el Tramo intervenido durante todo el período de ejecución de las Obras de Construcción.

Elaboración del Programa de Ejecución de Obras

6.15.- El Programa de Ejecución de Obras indicado en la Cláusula 6.13 del Contrato deberá ser presentado para el período correspondiente a la etapa de ejecución de las

Obras de Construcción, tomando como base referencial los Estudios Definitivos de Ingeniería (EDI).

El Programa de Ejecución de Obras deberá contemplar todas las partidas y cantidades necesarias para la ejecución de las Obras de Construcción, contenidas en los Estudios Definitivos de Ingeniería aprobados. Previa autorización del REGULADOR, el CONCESIONARIO podrá realizar modificaciones al Programa de Ejecución de Obras, sin alterar la etapa o ampliar el plazo total de ejecución de Obras. Esta modificación deberá ser puesta en conocimiento del CONCEDENTE por el REGULADOR.

Inicio de la Construcción

6.16.- La Construcción de las Obras indicadas en el Anexo III del Contrato deberá iniciarse a más tardar a los treinta (30) Días Calendario, contados a partir de la verificación de los siguientes supuestos:

- a) Se haya efectuado la entrega de las áreas de terreno comprendidas en el Área de la Concesión.
- b) Se haya aprobado los Estudios Definitivos de Ingeniería (EDI).
- c) Se haya aprobado el Estudio de Impacto Ambiental (EIA).
- d) El CONCESIONARIO haya acreditado ante el CONCEDENTE la obtención de recursos financieros para cuando menos la ejecución de los dos primeros Hitos Constructivos.
- e) Contar con las pólizas de seguros respectivas.
- f) El CONCESIONARIO haya constituido el Fideicomiso de Administración.
- g) Se haya efectuado la verificación de viabilidad del proyecto, si fuera el caso.

6.17.- Verificados los supuestos indicados en los Literales a), b), c), d), e), f) y g), el CONCESIONARIO deberá presentar en un plazo no mayor a cinco (05) Días, el o los contratos de Construcción, de ser el caso, y la Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras.

6.18.- Sin perjuicio de lo indicado en la Cláusula precedente, el plazo correspondiente al Inicio de la Construcción no será prorrogado, salvo lo previsto en la Cláusula 6.19 siguiente.

6.19.- En el caso que el Inicio de la Construcción se retrase por un hecho imputable al CONCEDENTE, el CONCESIONARIO podrá solicitar al REGULADOR que el plazo de ejecución de obras se amplíe proporcionalmente a dicha demora.

6.20.- Las ampliaciones y/o modificaciones de plazo que sean aprobadas, podrán generar la reformulación del Programa de Ejecución de Obras, con opinión favorable del REGULADOR.

6.21.- El CONCESIONARIO podrá solicitar al REGULADOR la ampliación o prórroga de los plazos contenidos en el Programa de Ejecución de Obras, conforme a lo siguiente:

- a) Cuando las ampliaciones sean concedidas por causas justificadas o no imputables al CONCESIONARIO, impedirán la aplicación de penalidades y de las demás

medidas previstas para sancionar el incumplimiento contractual por causa de demora en la ejecución de la Obra correspondiente. Asimismo, se reconocerá al CONCESIONARIO los Gastos Generales de Obra variables correspondientes, como producto de las ampliaciones de plazo durante la ejecución de las Obras.

- b) Cuando las modificaciones del plazo de ejecución de la Obra sean concedidas debido a causas imputables al CONCESIONARIO, según opinión fundada del REGULADOR, no se exceptuarán de la aplicación de las penalidades devengadas desde la fecha en que se produjo el incumplimiento hasta la fecha en la cual concluyan las Obras.

En caso que el incumplimiento del plazo prorrogado por causa del CONCESIONARIO se produzca por más de cinco (05) veces durante la ejecución de Obras, el REGULADOR, además de la aplicación de las penalidades correspondientes, deberá informar al CONCEDENTE de los nuevos parámetros en caso sea de la opinión de no resolver el Contrato, o de lo contrario, le deberá informar al CONCEDENTE que se encuentra expedita su facultad de resolver el Contrato.

Las solicitudes de ampliación y/o modificaciones de los plazos a los que se refiere el párrafo anterior, se sujetarán a lo establecido en la Cláusula 4.4 del Contrato.

Circulación del tránsito durante la ejecución de Obras

6.22.- El CONCESIONARIO queda obligado, mientras ejecute las tareas de Construcción y Conservación, a cumplir las Leyes y Disposiciones Aplicables en materia de gestión de tráfico contenidas en las Especificaciones Técnicas Generales para Construcción de Carreteras (EG-2000) y el Manual de Dispositivos de Control del Tránsito Automotor para Calles y Carreteras, así como a seguir las indicaciones de los Estudios Definitivos de Ingeniería y a cumplir con las indicaciones y recomendaciones que al respecto determine el REGULADOR, las cuales no podrán establecer obligaciones adicionales para el CONCESIONARIO a aquéllas previstas en este Contrato y en las Leyes y Disposiciones Aplicables. El cumplimiento de esta obligación no implicará el pago de compensación extraordinaria alguna para el CONCESIONARIO, distinta a la contemplada en la partida de mantenimiento de tránsito y seguridad vial establecida en el Estudio Definitivo de Ingeniería.

6.23.- Sin perjuicio de lo establecido en la cláusula que antecede, corresponde al CONCESIONARIO mantener transitables para todo tipo de vehículos, a su costo, los caminos públicos o variantes por los que fuera necesario desviar el tránsito a causa de la ejecución de Obras. Dichos caminos deberán permitir el tránsito y reunir todas las condiciones como para permitir un tráfico fluido, de acuerdo con lo establecido en el Estudios Definitivos de Ingeniería (EDI), de ser el caso y teniendo en consideración lo señalado en la Cláusula 6.14.

6.24.- Para el cumplimiento de la obligación descrita en la cláusula anterior, el CONCESIONARIO se obliga a presentar al REGULADOR, para su aprobación con treinta (30) Días de anticipación al inicio de cualquier tarea de Construcción, un plan de tránsito provisorio, con expresa mención de los métodos, procedimientos y tecnologías que aseguren el tránsito fluido en todo el sector afectado por las Obras. El REGULADOR podrá verificar en cualquier momento el cumplimiento del plan de tránsito provisorio y aplicar las sanciones que corresponda en caso de comprobarse incumplimientos. Una vez puesto en práctica el plan, el REGULADOR o el CONCESIONARIO podrán, de mutuo acuerdo, proponer modificaciones al mismo.

6.25.- De conformidad con la legislación vigente sobre la materia y de acuerdo a lo señalado en la Cláusula 6.22, el CONCESIONARIO está obligado a garantizar la seguridad del tránsito debiendo proveer, colocar y mantener letreros y señales de peligro, diurno y nocturno, en el lugar de las Obras y durante todo el periódico de

ejecución de las mismas, y, en especial, durante las faenas de trabajo en la vía pública.

6.26.- A través de la utilización de carteles, avisos y/o letreros, el CONCESIONARIO deberá comunicar a la población afectada y Usuarios sobre las faenas y desvíos, por lo menos con setenta y dos (72) horas de anticipación.

En caso de requerirse la ejecución de trabajos en el Área de la Concesión, por parte del CONCEDENTE, este se obliga a solicitar opinión al REGULADOR y efectuar las coordinaciones con el CONCESIONARIO para no afectar el cumplimiento de sus obligaciones.

Reportes de Avance de Obras

6.27.- El CONCESIONARIO deberá proporcionar al REGULADOR los Reportes de Avance de Obra relativos al desarrollo de la ejecución de las Obras de Construcción, conforme se indica en el Apéndice I del Anexo II.1 del presente Contrato. El costo de la preparación de los informes corresponderá al CONCESIONARIO y oportunamente junto con el REGULADOR convendrán en el formato más apropiado a utilizar.

Los Reportes de Avance de Obras sustentarán la ejecución de los avances de Obras, los mismos que deberán ser aprobados por el REGULADOR, en los términos y condiciones indicados en el Apéndice I del Anexo II.1 del Contrato.

El alcance y el procedimiento de control de avance así como, el procedimiento de emisión del CAO por parte del REGULADOR, se encuentra regulado en el Apéndice I del Anexo II.1 del Contrato.

Aceptación de las Obras de Construcción

6.28.- Terminado el último Hito Constructivo, en forma previa a la solicitud del último CAO, conforme al procedimiento indicado en el Apéndice I del Anexo II.1 del Contrato, el CONCESIONARIO presentará al REGULADOR, con copia al CONCEDENTE, un informe conteniendo como mínimo la descripción final de las Obras de Construcción, hechos relevantes durante la ejecución de las mismas, resumen de los ensayos realizados, metrados finales, los planos "as built", incluido el Inventario de Obra.

El REGULADOR tiene un plazo de veinte (20) Días, a partir de la presentación del informe por el CONCESIONARIO, para revisar dicho documento y emitir opinión acerca de la culminación de las Obras de Construcción.

- **Cláusula 6.29 A incluida por el numeral 3.3 de la Cláusula Tercera de la Adenda N° 1 al Contrato de Concesión, suscrita con fecha 18 de abril de 2017, cuyo texto es el siguiente:**

"Aceptación de las Obras de Construcción y Conservación Vial Inicial

6.29.- En caso el REGULADOR encuentre defectos menores cuya subsanación represente menos del uno por ciento (1%) de la Inversión Proyectada Referencial señalada en el Anexo I del Contrato, el CONCESIONARIO dentro del plazo de diez (10) Días a partir de recibida la notificación del REGULADOR, deberá efectuar la subsanación de las observaciones, sin que sea aplicable la sanción establecida en el Anexo X por dicho plazo.

En caso el REGULADOR encuentre defectos mayores, es decir, aquellos cuya subsanación represente entre el uno por ciento (1%) y el diez por ciento (10%) de la Inversión Proyectada Referencial señalada en el Anexo I, sin perjuicio de la penalidad descrita en la Tabla N° 3 del Anexo X del Contrato, el CONCESIONARIO deberá cumplir dentro del plazo de veinte (20) Días a partir de recibida la notificación del REGULADOR,

con levantar las observaciones o subsanar las irregularidades detectadas por el REGULADOR.

En caso el REGULADOR encuentre defectos graves, es decir, aquellos cuya subsanación represente más del diez por ciento (10%) de la Inversión Proyectada Referencial señalada en el Anexo I, el CONCEDENTE procederá a resolver el Contrato conforme a lo prescrito en la Sección XVI y a exigir la indemnización por los daños y perjuicios que correspondan, sin perjuicio de las penalidades que haya cobrado o se hayan devengado previamente.

En caso que venza el plazo fijado por el REGULADOR sin que el CONCESIONARIO efectúe las subsanaciones correspondientes, el CONCEDENTE procederá a resolver el Contrato conforme a lo prescrito en la Sección XVI y a exigir la indemnización por los daños y perjuicios que correspondan, sin perjuicio de las penalidades que haya cobrado o se hayan devengado previamente.

De haberse culminado las Obras de Construcción, el REGULADOR deberá continuar el procedimiento de verificación de las Obras de Construcción aun cuando se hubieren suspendido las obligaciones conforme a la Sección XVII del Contrato, siempre y cuando la causal de suspensión de las obligaciones no le impida continuar el procedimiento de aceptación de las Obras de Construcción.

6.29 A.- Aceptación de Obras de Construcción en estado actual de los niveles de Servicios

Para la Aceptación de las Obras de Construcción, en caso los valores de medición no cumplan con los Niveles de Servicios mínimos establecidos en el Apéndice 3 del Anexo III del Contrato de Concesión, como resultado del desgaste de la infraestructura por causas no imputables al CONCESIONARIO, que se hayan generado durante el tiempo transcurrido entre la fecha de culminación de las Primeras Intervenciones de las Obras de Construcción finalizadas el 04 de febrero de 2012 y la fecha de solicitud de aceptación de las Obras de Construcción, el CONCEDENTE aceptará las Obras de Construcción en el estado en que se encuentran, sin que proceda la aplicación de penalidades ni la resolución del Contrato Concesión.

El CONCESIONARIO iniciará este proceso de aceptación de Obras de Construcción, debiendo presentar al REGULADOR con copia al CONCEDENTE el Informe Final conteniendo como mínimo la descripción final de las Obras de Construcción, identificando los valores correspondientes a los Niveles de Servicio establecidos en el Apéndice 3 del Anexo III del Contrato de Concesión en virtud a lo señalado en el párrafo anterior.

El REGULADOR emitirá su opinión en un plazo máximo de veinte (20) Días de recibido el Informe Final. Una vez emitida la opinión del REGULADOR o vencido el plazo para ello, el CONCESIONARIO solicitará al REGULADOR la emisión del último CAO y solicitará al CONCEDENTE la aceptación de la totalidad de las Obras de Construcción.

En caso que el CONCEDENTE tenga observaciones no relacionadas con el cumplimiento de los niveles de servicio será de aplicación la Cláusula 6.29 del Contrato de Concesión.

El REGULADOR emitirá el último CAO únicamente cuando el CONCESIONARIO hubiere dado pleno cumplimiento a las observaciones reféridas en el párrafo anterior, de acuerdo a la Cláusula 6.32 del Contrato de Concesión. En caso de no existir observaciones o vencido el plazo para su pronunciamiento, el REGULADOR tendrá un plazo máximo de cinco (05) días de presentada la solicitud de emisión del CAO del CONCESIONARIO, para emitir el CAO respectivo y el CONCEDENTE comunicará al CONCESIONARIO la aceptación de las Obras de Construcción en el mismo plazo. En

este caso no se aplicará la cláusula 6.30 del Contrato de Concesión. El pago del CAO se realizara de conformidad con lo establecido en el numeral 1.10 del Apéndice II del Anexo II.2 del Contrato de Concesión.

Con la aceptación de las Obras de Construcción, en el estado en que se encuentran, se da inicio a la Explotación según lo señalado en la cláusula 6.33 del Contrato de Concesión.”

- **Cláusula 6.29 B incluida por el numeral 3.4 de la Cláusula Tercera de la Adenda N° 1 al Contrato de Concesión, suscrita con fecha 18 de abril de 2017, cuyo texto es el siguiente:**

6.29 B.- Formulación, aprobación y ejecución del Informe Técnico de Conservación Vial Inicial (ITCVI)

En el plazo de sesenta (60) Días de suscrita la presente adenda, el CONCESIONARIO presentará al CONCEDENTE, con copia al REGULADOR, un Informe Técnico de Conservación Vial Inicial (ITCVI), donde sustentará las intervenciones necesarias para cumplir los Niveles de Servicio señalados en el Apéndice 3 del Anexo III del Contrato de Concesión, para aquellos sectores de la vía que lo requieran. Una vez aprobado el Informe Técnico de Conservación Vial Inicial por EL CONCEDENTE con opinión previa del REGULADOR, éste constituirá la “Conservación Vial Inicial”. El diseño de la solución técnica a emplearse es de exclusiva responsabilidad del Concesionario.

Presentado el Informe Técnico de Conservación Vial Inicial, el REGULADOR tendrá un plazo máximo de quince (15) Días para emitir su opinión técnica. En caso de no existir observaciones por el REGULADOR o estas hayan sido subsanadas por el CONCESIONARIO en el plazo establecido o el REGULADOR no se pronuncie, el Informe Técnico de Conservación Vial Inicial podrá ser aprobado u observado por el CONCEDENTE en un plazo máximo de veinte (20) Días contados desde la recepción de la opinión del REGULADOR o vencido el plazo para que el REGULADOR se pronuncie.

En caso de existir observaciones formuladas por el REGULADOR al Informe Técnico de Conservación Vial Inicial, el CONCESIONARIO dispondrá de un plazo máximo de quince (15) Días para subsanarlas, contados desde la fecha de recepción de dichas observaciones. La subsanación deberá ser remitida tanto al REGULADOR como al CONCEDENTE. EL REGULADOR contará con un plazo máximo de cinco (05) Días para emitir su opinión sobre la subsanación de observaciones, la cual deberá ser remitida al CONCEDENTE, quien deberá pronunciarse en el plazo establecido en el párrafo anterior. En caso de existir observaciones formuladas por el CONCEDENTE, el CONCESIONARIO dispondrá de un plazo máximo de quince (15) Días para subsanarlas contados desde la fecha de recepción de dichas observaciones. Una vez subsanadas y presentadas al CONCEDENTE, éste contará con un plazo máximo de quince (15) Días para emitir su aprobación del Informe Técnico de Conservación Vial Inicial.

De no llegar a un acuerdo entre el CONCEDENTE y CONCESIONARIO, estos designarán un perito especializado en la materia, quien determinará la mejor solución solo sobre el punto controvertido del Informe Técnico de Conservación Vial Inicial; para lo cual, de común acuerdo, designaran en un plazo no mayor de diez (10) Días a un perito especializado en la materia controvertida, cuyo dictamen deberá ser emitido en un plazo no mayor de quince (15) Días de haber recibido la información que haya requerido a cada una de las partes. Cada parte tendrá el plazo de diez (10) Días para proporcionar la información que le hayan requerido y asimismo proporcionar la información que estime conveniente. El Dictamen Pericial tendrá carácter vinculante para las partes, definitivo, inapelable y de ejecución inmediata. Luego de notificado el referido dictamen el CONCEDENTE deberá cumplir con la formalidad de emitir la aprobación del Informe

Técnico de Conservación Vial Inicial completo en un plazo máximo de siete (07) Días de recibida la notificación. Los honorarios del perito serán inicialmente cubiertos por la parte solicitante y finalmente serán asumidos por la parte cuya posición no haya sido amparada por éste, debiendo restituir el importe pagado al solicitante.

Los costos derivados de las actividades de supervisión en que incurra el REGULADOR, para la supervisión de la Conservación Vial Inicial, así como los gastos preparatorios de los procesos de selección, serán de cargo del CONCEDENTE, los mismos que no serán mayores al 4.55% del presupuesto del ITCVI aprobado, incluyendo IGV. El pago será realizado por el CONCEDENTE al REGULADOR de acuerdo al cronograma de pago e importes que determine el REGULADOR, el mismo que será comunicado por el REGULADOR al CONCEDENTE, previa presentación del Contrato de Supervisión y Carta Fianza respectiva, de ser el caso. Asimismo deberá presentar la factura emitida a nombre de la Unidad Ejecutora que indique el CONCEDENTE. En caso se generen ampliaciones de plazo por causas imputables al CONCESIONARIO o al CONCEDENTE, la parte contratante que corresponda deberá asumir los mayores costos de Supervisión a los que eventualmente hubiere lugar, de acuerdo a las instrucciones del REGULADOR.

El CONCESIONARIO tendrá un plazo máximo de cinco (05) meses para ejecutar las intervenciones aprobadas en el Informe Técnico de Conservación Vial Inicial para cumplir con los niveles de servicio establecidos en el Apéndice 3 del Anexo III del Contrato de Concesión, plazo que se computará a partir de los cinco (05) Días siguientes de que el CONCEDENTE pague el adelanto, en caso el CONCESIONARIO lo haya solicitado, y el CONCESIONARIO haya entregado la garantía de Fiel Cumplimiento de Conservación Vial Inicial, se cuente o no con la designación del Supervisor.

EL CONCESIONARIO podrá solicitar el adelanto de hasta el 30% del Presupuesto Económico aprobado en el informe Técnico de Conservación Vial Inicial para ejecutar las actividades correspondientes a la Conservación Vial Inicial, debiendo cumplir con lo establecido en la cláusula 6.29 C del Contrato de Concesión.

Por eventos de caso fortuito, fuerza mayor o causas no imputables al CONCESIONARIO, el plazo establecido en el Programa de Ejecución del Informe Técnico de Conservación Vial Inicial aprobado, el CONCESIONARIO podrá solicitar la ampliación de plazo de acuerdo a la cláusula 6.21 del Contrato de Concesión.

Asimismo, para efectos de garantizar la correcta ejecución de las intervenciones del Informe Técnico de Conservación Vial Inicial (ITCVI), el CONCESIONARIO deberá contratar un seguro contra todo riesgo de construcción (Póliza CAR), de acuerdo a lo dispuesto en la Sección XII: REGIMEN DE SEGUROS Y RESPONSABILIDAD DEL CONCESIONARIO del Contrato de Concesión.

- **Cláusula 6.29 C incluida por el numeral 3.5 de la Cláusula Tercera de la Adenda N° 1 al Contrato de Concesión, suscrita con fecha 18 de abril de 2017, cuyo texto es el siguiente:**

6.29 C.- Garantías de la Conservación Vial Inicial

Garantía por Adelanto.- Dentro de los 30 Días de aprobado el Informe Técnico de Conservación Vial Inicial el CONCESIONARIO podrá solicitar parte o el total del adelanto correspondiente al 30% del Presupuesto Económico aprobado en dicho informe para la ejecución de la Conservación Vial Inicial, debiendo presentar una Carta Fianza bancaria por el importe total (incluido IGV) del mismo a favor del CONCEDENTE. De haberse requerido solo parte del adelanto, el CONCESIONARIO podrá solicitar el saldo del adelanto hasta antes de alcanzar la ejecución del 50% de la Conservación Vial Inicial, cumpliendo con los requisitos correspondientes. Esta garantía tendrá las características de solidaria, irrevocable, incondicional y de realización automática, sin beneficio de

excusión ni división, a nombre del CONCEDENTE, y de acuerdo a los términos especificados en el tercer párrafo de la cláusula 11.2 del Contrato de Concesión. Dicha garantía deberá mantenerse vigente y ser devuelta por el CONCEDENTE una vez amortizado el importe total del adelanto correspondiente.

Garantía por Fiel Cumplimiento de la Conservación Vial Inicial.- Dentro de los 30 Días de aprobado el Informe Técnico de Conservación Vial Inicial el CONCESIONARIO deberá presentar Carta Fianza Bancaria para garantizar el cumplimiento de las obligaciones correspondientes a la Conservación Vial Inicial, a favor del CONCEDENTE por el importe equivalente al diez por ciento (10%) del Presupuesto Económico (incluido IGV) aprobado en el Informe Técnico de Conservación Vial Inicial (ITCVI). Dicha garantía tendrá las características descritas en el párrafo precedente; y deberá tener vigencia desde antes del inicio de la ejecución de la Conservación Vial Inicial y hasta seis (06) meses después de que el CONCEDENTE haya notificado al CONCESIONARIO el Certificado de aceptación de la Conservación Vial Inicial.

En caso que el CONCESIONARIO no cumpla con ejecutar las intervenciones aprobadas en el Informe Técnico de Conservación Vial Inicial (ITCVI), en el plazo máximo de cinco (05) meses por causas imputables a él y siempre que no se encuentre en trámite una ampliación de plazo o en proceso de aceptación de la Conservación Vial Inicial, se procederá a ejecutar la presente garantía.

En caso se haya generado controversias entre las partes relacionadas a la Conservación Vial Inicial, esta garantía se mantendrá vigente hasta que se hayan solucionado las mismas, ya sea mediante el Dictamen Pericial, Trato Directo o Laudo Arbitral. El CONCEDENTE podrá ejecutar la carta fianza, siempre que el CONCESIONARIO no cumpla con lo resuelto en el Dictamen Pericial o el Laudo Arbitral.

6.30.- Una vez aprobada la subsanación de las observaciones, o en el supuesto en que el informe del CONCESIONARIO señalado en la Cláusula 6.28 del Contrato no haya contemplado observaciones del REGULADOR, el CONCESIONARIO procederá a solicitar la emisión del último CAO al REGULADOR y la aceptación de la totalidad de las Obras de Construcción al CONCEDENTE. El CONCEDENTE tendrá un plazo de veinte (20) Días, a partir de recibida la solicitud, para comunicar la aceptación de las Obras de Construcción.

6.31.- En caso que el CONCEDENTE tenga observaciones las comunicará por escrito al CONCESIONARIO dentro del plazo previsto en la cláusula anterior, remitiendo copia de la misma al REGULADOR para conocimiento, a fin que el CONCESIONARIO efectúe las subsanaciones o presente las respuestas técnicas correspondientes en el plazo máximo de treinta (30) Días Calendario.

En caso que venza el plazo establecido sin que el CONCESIONARIO efectúe las subsanaciones correspondientes, o sus respuestas técnicas resulten insatisfactorias a consideración motivada del CONCEDENTE, este último procederá a resolver el Contrato conforme a lo prescrito en la Sección XVI del Contrato y el REGULADOR a ejecutar la Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras, sin perjuicio de las penalidades que haya cobrado o se hayan devengado previamente a favor del CONCEDENTE.

6.32.- El REGULADOR emitirá el último CAO únicamente cuando el CONCESIONARIO hubiere dado pleno cumplimiento a las observaciones debidamente comunicadas por el CONCEDENTE. A la vez, procederá a notificar al CONCESIONARIO y al CONCEDENTE la culminación de la totalidad de las Obras conforme al Contrato.

6.33.- La fecha de la aceptación de las Obras de Construcción constituirá la fecha de finalización de las mismas para efectos del Inicio de la Explotación.

Obras Adicionales

6.34.- Si durante la vigencia de la Concesión el CONCEDENTE o el CONCESIONARIO determinaran la necesidad de realizar Obras Adicionales, resultará de aplicación el procedimiento previsto en las cláusulas de la presente Sección.

En este caso, la Parte que solicita las Obras Adicionales deberá presentar un informe al REGULADOR, con copia a la otra Parte, que sustente la necesidad de realizar dichas obras. El monto de las Obras Adicionales debe considerar los costos de supervisión respectivos, así como la proporción correspondiente a utilidad y Gastos Generales de Obra (en caso que las Obras Adicionales se ejecuten durante la Explotación) o gastos generales variables (en caso que las Obras Adicionales se ejecuten durante las Obras de Construcción). Dicha proporción no deberá superar los porcentajes establecidos al Tramo correspondiente, contemplados en los informes de actualización de los presupuestos del Proyecto Referencial.

6.35.- El CONCEDENTE deberá verificar la viabilidad del proyecto que Obras Adicionales, de conformidad con la normatividad del SNIP.

Obras Adicionales a ejecutar por el CONCESIONARIO por mutuo acuerdo entre las Partes

6.36.- Las Obras Adicionales podrán ser construidas a contratadas por el CONCESIONARIO, en caso de existir mutuo acuerdo entre las Partes respecto a la realización de las Obras Adicionales, los términos y condiciones bajo los cuales se ejecutarán, incluyendo el precio y el mecanismo de pago de ellas, para la cual será necesaria la opinión previa del REGULADOR. En este caso, las inversiones de las Obras Adicionales serán asumidas por el CONCESIONARIO, con cargo a los recursos del CONCEDENTE, en función al mecanismo que acuerden las Partes.

6.37.- El CONCEDENTE o el CONCESIONARIO podrán solicitar dichas Obras Adicionales hasta dos (02) años antes del término del Plazo de la Concesión. Para ello, una de las Partes enviará a la otra una solicitud de realización de las Obras Adicionales, acompañada de los estudios técnicos donde se detallen los volúmenes de Obras Adicionales a construir y los plazos en que se requerirán dentro del marco del SNIP, La duración de dichas obras no deberá exceder el Plazo de la Concesión.

6.38.- Los volúmenes de las Obras Adicionales y su valor, serán determinados de común acuerdo entre el CONCESIONARIO y el CONCEDENTE.

6.39.- El monto de inversión agregado de todas las Obras Adicionales que se acuerden en virtud de las cláusulas anteriores, no podrá superar un monto equivalente al diez por ciento (10%) del monto de inversión contemplado en el Proyecto Referencial.

Obras Adicionales asumidas directamente por el CONCEDENTE

6.40.- Cuando no exista mutuo acuerdo entre el CONCESIONARIO y el CONCEDENTE para las Obras Adicionales, el CONCEDENTE convocará a un procedimiento administrativo de selección para la contratación de la ejecución de las mismas, de conformidad con la normativa vigente en materia de obras públicas, en el cual podrá participar el CONCESIONARIO.

Las condiciones técnicas del contrato para la ejecución de las Obras Adicionales serán fijadas por el CONCEDENTE, en coordinación con el CONCESIONARIO de forma tal de garantizar la buena ejecución de la obra contratada.

6.41.- Las inversiones de las Obras Adicionales indicadas en la Cláusula 6.40, serán asumidas directamente por el CONCEDENTE, quien será responsable por el correcto funcionamiento de dichas obras durante toda la etapa de Construcción y Explotación, salvo que se compruebe la existencia de daños o imperfecciones en tales Obras

Adicionales ocasionadas por dolo, negligencia o malos manejos de parte del CONCESIONARIO.

6.42.- El contratista que resulte elegido en el proceso indicado en la Cláusula 6.40 se comprometerá mediante contrato, con cargo a reposición y al pago de indemnizaciones, a no dañar las Obras existentes a cargo del CONCESIONARIO, para lo cual entregará al CONCEDENTE, una carta fianza bancaria por el monto que este establezca, en garantía del cumplimiento de las obligaciones a su cargo que emanen del contrato celebrado para tal fin. A efectos de proceder a ejecutar la carta fianza, en el caso que el contratista cause daño a las Obras existentes a cargo del CONCESIONARIO, este último deberá remitir un informe debidamente fundamentado al REGULADOR. Una vez recibido el informe, el REGULADOR tendrá un plazo máximo de quince (15) Días Calendario y en caso de corroborar los hechos que ocasionaron el daño, procederá la ejecución de la carta fianza.

Conservación de las Obras Adicionales

6.43.- Corresponderá al CONCESIONARIO encargarse de la Conservación de las Obras Adicionales a partir de su ejecución o recepción, en caso sean ejecutadas por terceros, para lo cual el CONCEDENTE definirá un costo anual de Conservación de dichas obras (CAC), solicitando para tales efectos la opinión del REGULADOR y le ofrecerá al CONCESIONARIO el pago trimestral correspondiente. Si éste acepta dicho pago, entonces a partir del trimestre siguiente a dicha aceptación se sumará al pago trimestral por concepto de PAMO la cantidad correspondiente al trimestre en curso por concepto de costo anual de Conservación. El pago trimestral será resultado de dividir el costo anual entre cuatro.

En caso que el CONCESIONARIO no acepte dicho valor entonces este procederá a ser definido a través de un estudio de peritaje independiente, el mismo que será elaborado por una empresa que será elegida conforme al procedimiento establecido en el párrafo siguiente de común acuerdo por el CONCESIONARIO y el CONCEDENTE y pagado en partes iguales.

El procedimiento de elección del perito involucra que el REGULADOR proponga al CONCESIONARIO cuatro (04) entidades de reconocido prestigio nacional o internacional para realizar el peritaje. De estas cuatro (04) entidades el CONCESIONARIO deberá contratar a una en un plazo de cuarenta y cinco (45) Días Calendario de recibida la propuesta del REGULADOR, informándole a este. De no ocurrir esta contratación, se entenderá que el CONCESIONARIO autoriza irrevocablemente al REGULADOR para que en su nombre y representación contrate al perito según su leal saber y entender. En este caso, el pago del total de los honorarios estará a cargo del CONCESIONARIO.

Las Partes reconocen que el peritaje se realiza a mero arbitrio del perito, no siendo impugnabile, salvo que se pruebe la mala fe del mismo.

Dicho procedimiento se aplicará cuantas veces se produzca la necesidad de realizar Obras Adicionales.

Compromiso de contratar mano de obra local para la ejecución de Obras

6.44.- El CONCESIONARIO se compromete a realizar todos sus mejores esfuerzos para que el directamente o a través de él o los constructores, se contrate para la ejecución de las Obras, a personas naturales residentes de los lugares de influencia en donde se ejecutarán las Obras, en tanto se encuentre mano de obra calificada como no calificada disponible, en función del trabajo a realizar.

Disposiciones aplicables al Decreto Supremo N° 024-2007-MTC

6.45.- El CONCEDENTE previa obtención de la declaratoria de viabilidad del proyecto para el servicio de telecomunicaciones, en el marco de las disposiciones referidas al SNIP, podrá solicitar al CONCESIONARIO la instalación de ductos y cámaras para infraestructura de servicios de telecomunicaciones, que deberá ubicarse a lo largo de la extensión de la carretera Nuevo Mocupe - Cayaltí - Oyotún, según las condiciones señaladas en los Términos de Referencia del Anexo VI del Contrato. Sin perjuicio de lo señalado, el CONCESIONARIO podrá proponer alternativas de solución para la realización del mismo, el cual será revisado y aprobado por el CONCEDENTE, previa opinión del REGULADOR.

En el caso previsto en el párrafo precedente, previo a su ejecución el CONCESIONARIO deberá elaborar los estudios definitivos a nivel de expediente técnico, teniendo en consideración la Directiva N° 001-2008-MTC/02 aprobada por Resolución Ministerial N° 333-2008-MTC/02 del 17 de abril de 2008 (Condiciones Técnicas para la implementación de ductos y cámaras para la instalación de cables de fibra óptica) o norma posterior que lo modifique a sustituya.

Para los efectos de la instalación de ductos y cámaras antes mencionados, el CONCEDENTE deberá obtener todas las autorizaciones legales y administrativas necesarias incluidas las que pudieran corresponder con el Sistema Nacional de Inversión Pública así como los recursos presupuestarios correspondientes.

A efectos de realizar estas obras, las Partes deberán llegar a un acuerdo respecto a la retribución al CONCESIONARIO (costo directo, utilidad, gastos generales y supervisión). Dicha retribución no se encuentra considerada dentro del límite señalado en la Cláusula 6.39 del presente Contrato. De no ponerse de acuerdo las Partes, estas podrán someter la controversia a un peritaje, conforme a lo establecido en la Cláusula 6.43.

El CONCEDENTE determinará el uso y destino de los ductos y cámaras. Por el presente Contrato, el CONCESIONARIO presta su consentimiento a estas acciones, encontrándose obligado a realizar sus mejores esfuerzos para facilitar las mismas y reconociendo que no le corresponde indemnización ni compensación alguna.

SECCIÓN VII: DE LA CONSERVACIÓN DE LAS OBRAS

Obligaciones del CONCESIONARIO

7.1.- El CONCESIONARIO se obliga a efectuar la Conservación de los Bienes Reversibles que reciba del CONCEDENTE, desde la Toma de Posesión hasta la fecha de Caducidad de la Concesión, así como respecto de otros Bienes Reversibles que incorpore o sean incorporados a la Concesión, desde el momento de la incorporación y mientras dure la vigencia del Contrato. El CONCEDENTE realizará la Conservación de los Bienes Reversibles hasta el momento de la Toma de Posesión por parte del CONCESIONARIO.

7.2.- El CONCESIONARIO efectuará las labores de Conservación de la infraestructura que sean necesarias para alcanzar y mantener los Niveles de Servicio que se encuentran establecidos en los Apéndices 3 y 7 del Anexo III del presente Contrato.

7.3.- En la ejecución de las labores de Conservación se respetará igualmente la normatividad vigente sobre Conservación de vías en todo en lo que no se oponga a lo establecido en el Anexo III del Contrato.

Supervisión de Conservación

7.4.- Corresponde al REGULADOR efectuar las acciones de fiscalización técnica que le competen para el desarrollo de las labores de Conservación indicadas en esta Sección

del Contrato.

7.5.- El CONCESIONARIO dará al REGULADOR o a quien éste designe libre acceso al Área de la Concesión para realizar sin obstáculos su labor.

Planes de Conservación

7.6.- La obligación asumida por el CONCESIONARIO conlleva la responsabilidad de definir las técnicas, procedimientos y la oportunidad de las labores de Conservación. A tales efectos, dentro de los plazos establecidos en el Anexo III del Contrato, el CONCESIONARIO presentará al REGULADOR un plan referencial de Conservación de los bienes recibidos de acuerdo a las normas de supervisión establecidas por el REGULADOR.

El plan incluirá la descripción y justificación de las políticas utilizadas, el cronograma de las operaciones a realizar, las mediciones de índices sobre las que se basa y su justificación técnica general, todo ello de conformidad con las disposiciones del Anexo III del Contrato y de los Estudios Definitivos de Ingeniería (EDI). El plan deberá garantizar el tránsito fluido en los términos de la Cláusula 6.14.

El plan de Conservación podrá ser modificado a solicitud del CONCESIONARIO, cuando se produzca un aumento sobre el número de ejes establecidos en los EDI que afecten los Niveles de Servicio de la carretera, previa evaluación del REGULADOR y aprobación del CONCEDENTE.

Asimismo, el CONCESIONARIO de considerarlo conveniente, puede solicitar la implementación de una estación de pesaje móvil para el control de pesos y medidas, con la finalidad de evitar el prematuro desgaste y deterioro del pavimento durante el Plazo de la Concesión, previa autorización del CONCEDENTE y del REGULADOR.

Atención de Emergencia Vial

7.7.- En caso que sucediera una situación de Emergencia Vial, el CONCESIONARIO, realizará las labores que sean necesarias para recuperar la Transitabilidad de la vía en forma inmediata, preservando la seguridad de los Usuarios, para lo cual deberá utilizar los bienes y equipos que a la fecha de la ocurrencia tenga utilizando en otros sectores de la carretera Nuevo Mocupe - Cayaltí – Oyotún.

La Atención de una Emergencia Vial Ordinaria, será con cargo a los recursos del CONCESIONARIO. El CONCESIONARIO deberá dar cuenta al CONCEDENTE con copia al REGULADOR de las medidas adoptadas, en un plazo no mayor de dos (02) Días Calendario de verificada la emergencia.

La Atención de una Emergencia Vial Extraordinaria se realizará en forma inmediata para recuperar la Transitabilidad de la vía.

En caso que no haya sido posible implementar las medidas de emergencia por las condiciones geográficas, geológicas, climáticas, entre otras posibles de ocurrir en el Tramo o en caso que las medidas de emergencia tomadas por el CONCESIONARIO requieran ser reforzadas con medidas definitivas tendientes a recuperar el estándar técnico exigido para el Tramo vial, en un plazo no mayor de veinte (20) Días Calendario de haber comunicado la emergencia al CONCEDENTE, el CONCESIONARIO deberá presentar al CONCEDENTE con copia al REGULADOR un informe técnico detallando las medidas definitivas a ser tomadas, incluyendo la estructura de costos de la solución propuesta.

A tal efecto, dentro de un plazo no mayor a diez (10) Días, el REGULADOR deberá emitir opinión; en tanto que el CONCEDENTE, en un plazo no mayor de diez (10) Días,

contados desde la recepción de la opinión del REGULADOR, aprobará el informe técnico antes referido o podrá indicar al CONCESIONARIO la implementación de acciones alternativas o la reformulación de las propuestas. En caso el CONCEDENTE no se pronuncie en el plazo previsto, se entenderá aprobado el informe técnico presentado por el CONCESIONARIO.

Si la cobertura del seguro sobre los bienes en operación, en la medida que éste hubiese sido tomado por el CONCEDENTE para la Atención de la Emergencia Vial Extraordinaria no fuera suficiente para recuperar la Transitabilidad de la vía, se podrá recurrir a la Cuenta de Emergencia Vial Extraordinaria referida en el Apéndice III del Anexo II.2 del Contrato o mediante otros recursos del CONCEDENTE, en ese orden.

Los costos necesarios para el reforzamiento y Rehabilitación de la vía serán asumidos por el CONCEDENTE conforme a lo señalado en el párrafo anterior.

Información

7.8.- Es obligación del CONCESIONARIO proporcionar al REGULADOR informes relativos al desarrollo de la Conservación de la Concesión para su evaluación conforme al procedimiento establecido en el Numeral 5.4 de la Sección V del Anexo III del Contrato. El costo de la preparación de los informes corresponderá al CONCESIONARIO, conforme al formato aprobado por el REGULADOR.

SECCIÓN VIII: EXPLOTACIÓN DE LA CONCESIÓN

Derechos y Deberes del CONCESIONARIO

8.1.- La Explotación de la Concesión por el CONCESIONARIO constituye un derecho, en la medida que es el mecanismo mediante el cual el CONCESIONARIO recuperará su inversión como consecuencia de la prestación del Servicio, así como un deber, en la medida en que el CONCESIONARIO está obligado a cumplir con determinados parámetros, niveles, capacidad y otros asociados a la inversión, así como con estándares e índices de serviciabilidad propios de esta Explotación, previsto en el presente Contrato.

Es deber del CONCESIONARIO, dentro de los límites del Contrato, responder por los actos de omisión y/o negligencia del personal a cargo de la operación de la vía o de los contratistas que el CONCESIONARIO decida contratar.

Organización del Servicio

8.2.- Corresponde al CONCESIONARIO diseñar y administrar el Servicio que se proporcionara a los Usuarios de la carretera Nuevo Mocupe - Cayaltí - Oyotún, de conformidad con los parámetros establecidos para tal efecto en este Contrato, en el Expediente Técnico y en los Estudios Definitivos de Ingeniería (EDI).

Supervisión de la Explotación

8.3.- Corresponde al REGULADOR efectuar las acciones de fiscalización técnica que le competen para el desarrollo de las labores de Explotación de la Concesión indicadas en esta Sección del Contrato.

El REGULADOR, estará a cargo de la verificación del cumplimiento de la obligación del CONCESIONARIO, de mantener determinados parámetros, niveles, capacidad y otros asociados a la inversión, así como con estándares e índices de serviciabilidad propios de la Explotación previstos en el presente Contrato.

8.4.- El CONCESIONARIO está obligado a brindar la cooperación necesaria para la

Supervisión de la Explotación.

Información

8.5.- Es obligación del CONCESIONARIO proporcionar al REGULADOR informes relativos al desarrollo de la Explotación de la Concesión. El costo de la preparación de los informes corresponderá al CONCESIONARIO. El informe deberá ser elaborado conforme al formato aprobado por el REGULADOR. Sin perjuicio de la obligación de presentar otros informes mencionados en el Contrato, la información periódica básica a proporcionar por el CONCESIONARIO se sujeta a lo establecido en el Reglamento General de Supervisión, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 036-2004-CD-OSITRAN, o norma que la sustituya, sin perjuicio de la facultad del REGULADOR de solicitar información adicional cuando lo requiera.

Derechos y Reclamos de los Usuarios

8.6.- Los derechos inherentes a los Usuarios, consistirán básicamente en la utilización de la vía, en la posibilidad de acceder a todos los Servicios Obligatorios y Opcionales de la Concesión, a recibir un Servicio conforme a lo establecido en este Contrato, a encontrarse informado sobre las características del mismo, a efectuar su reclamo en el Libro de Sugerencias que el CONCESIONARIO abrirá a partir de la Fecha de Inicio de la Explotación, conforme a lo dispuesto en el Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias de OSITRAN y los demás que contemplan las leyes de la materia y otros que pudieren establecerse en el Contrato y Normas Regulatorias.

8.7.- Presentado un reclamo, el CONCESIONARIO deberá pronunciarse dentro de los plazos y de conformidad con lo establecido en el Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias de OSITRAN aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 002-2004-CD-OSITRAN, modificado por la Resolución de Consejo Directivo N° 076-2006-CD-OSITRAN, o norma posterior que lo modifique o sustituya, para la atención de los reclamos de los Usuarios.

Reglamentos Internos

8.8.- El CONCESIONARIO deberá poner en conocimiento del REGULADOR los reglamentos internos señalados en los incisos siguientes, en un plazo no mayor de noventa (90) Días Calendario contados a partir de la Fecha de Suscripción del Contrato:

- a) De procedimientos operativos, incluyendo:
 - a.1. Procedimientos para la recaudación en la unidad de peaje,
 - a.2. Procedimientos para la supervisión y el control de calidad.
- b) Para la atención de accidentes y emergencias.

La enumeración de los reglamentos mencionados no limita la facultad del REGULADOR de solicitar otros documentos e información de similar naturaleza vinculados con la regulación y supervisión de la infraestructura concesionada.

El CONCESIONARIO debe incorporar en la elaboración de sus reglamentos internos, los principios aplicables de acuerdo a lo establecido en las Normas Regulatorias.

En caso de duda o discrepancia, prevalecerá lo establecido en las Normas Regulatorias.

Inicio de la Explotación

8.9.- *La Fecha de Inicio de la Explotación es aquella en la cual se da la aprobación de la totalidad de las Obras de Construcción por parte del CONCEDENTE, conforme a lo señalado en las Cláusulas 6.28 a 6.33.*

- **Cláusula 8.9 modificada por el numeral 3.6 de la Cláusula Tercera de la Adenda N° 1 al Contrato de Concesión, suscrita con fecha 18 de abril de 2017, cuyo texto es el siguiente:**

“8.9.- La Fecha de Inicio de la Explotación es aquella en la cual se da la aprobación o aceptación de las Obras de Construcción por parte del CONCEDENTE, conforme a lo señalado en las Cláusulas 6.28 a la 6.33 del Contrato de Concesión y sus modificatorias.”

Servicios Obligatorios

8.10.- Los Servicios Obligatorios que deberá implementar o proporcionar el CONCESIONARIO, serán los siguientes:

Servicios que se implementarán en forma gratuita y según la regulación indicada en esta cláusula:

- a) Central de Emergencia, que funcionará durante las veinticuatro (24) horas de todos los días del año, cumpliendo con lo establecido al respecto en el Anexo III del Contrato. Este servicio deberá estar disponible a partir de la Fecha de Inicio de la Explotación.

El CONCESIONARIO deberá atender las solicitudes de emergencias y/o accidentes que hubieren ocurrido en el Tramo Vial de la Concesión, a través de la Central de Emergencias, comunicando las mismas o derivando las solicitudes a la Policía Nacional del Perú, algún centro hospitalario, médico, policlínico o similares, compañía de seguros. etc., según sea el caso.

- b) Servicios de emergencia de auxilio mecánico para vehículos livianos que hubieren resultado averiados en la vía. Este servicio deberá estar operativo desde la Fecha de Inicio de la Explotación.
- c) Sistema de comunicación de emergencia en tiempo real, conformado por casetas debidamente señalizadas, ubicadas a una distancia máxima de diez (10) Km. una de otra. Este sistema deberá permitir, al menos, la realización de llamadas gratuitas a una Central de Emergencia del CONCESIONARIO. Este servicio deberá estar operativo a más tardar a partir de la Fecha de Inicio de la Explotación.
- d) Apoyo policial contigua a la zona de localización de la unidad de peaje, para apoyo a las labores de vigilancia y control desde la Fecha de inicio de la Explotación. El CONCESIONARIO se hará cargo del costo de movilización del apoyo policial.

El Servicio Obligatorio que deberá implementar el CONCESIONARIO, y por el que se le permitirá cobrar, será el de servicios higiénicos ubicados adyacentes a la unidad de peaje. Estos deberán estar operativos, a más tardar, en las mismas fechas en las cuales la unidad de peaje comience a ser operada por el CONCESIONARIO.

El CONCESIONARIO está autorizado a cobrar por este servicio las Tarifas que hubieren sido aceptadas por el REGULADOR, el cual verificará la calidad del mismo de acuerdo a lo establecido en el Anexo III del Contrato.

Para la prestación de los Servicios Obligatorios, el CONCESIONARIO podrá optar por la provisión directa, el arriendo de los equipos o la subcontratación de los mismos, en cuyo caso los bienes utilizados no serán considerados Bienes Reversibles. Si resultara de conveniencia, y cuando así fuera posible, parte de los Servicios Obligatorios podrán consolidarse en un mismo lugar físico, tomando en cuenta incluso a la unidad de peaje.

En cualquier caso, el CONCESIONARIO será el único responsable porque los Servicios Obligatorios sean prestados oportuna y eficientemente, de acuerdo a lo establecido en

el Anexo III del Contrato.

Servicios Opcionales

8.11.- Los Servicios Opcionales que el CONCESIONARIO haya incorporado durante la vigencia de la Concesión, podrán llevarse a cabo en aquellos terrenos considerados como Área de Servicios Opcionales, de acuerdo a las Leyes y Disposiciones Aplicables.

El CONCESIONARIO podrá proponer la implementación de otros servicios, previa opinión del REGULADOR.

SECCIÓN IX: RÉGIMEN ECONÓMICO

Sobre el PAS

9.1.- Las fuentes de pago para el PAS, el monto de dicho concepto y el procedimiento para su pago, se encuentran reguladas en el Apéndice II del Anexo II.2. El PPO y PAMO se encuentran sujetos al IGV.

El Peaje y la Tarifa

9.2.- Corresponde al CONCESIONARIO el cobro de la Tarifa a partir de la Fecha de inicio de la Explotación, como contraprestación por el Servicio.

La Tarifa está compuesta por el Peaje más el IGV y los tributos que fueren aplicables. El Peaje será determinado por el REGULADOR antes de la Fecha de Inicio de la Explotación, para lo cual tendrá en cuenta una tarifa básica para toda la carretera y una tarifa diferenciada en función a la distancia recorrida.

En todo lo relativo al Peaje y la Tarifa a ser cobrada por el CONCESIONARIO, son de aplicación supletoria las disposiciones establecidas en el Reglamento General de Tarifas aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 043-2004-CD-OSITRAN, modificado por la Resolución de Consejo Directivo 082-2006-CD-OSITRAN, o norma posterior que lo modifique o sustituya.

9.3.- El CONCESIONARIO deberá efectuar el cobro de la Tarifa a través de la unidad de peaje, cuya ubicación será determinada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones a los noventa (90) Días Calendario contados a partir de la Fecha de Suscripción del Contrato.

A más tardar a los ocho (08) primeros Días Calendario de los meses de enero, abril, Julio y octubre de cada año; el CONCESIONARIO deberá enviar un informe al REGULADOR con el detalle de la recaudación por Peaje del período concluido. El REGULADOR podrá establecer que la información sea remitida con una periodicidad distinta.

El procedimiento para la medición de flujos vehiculares se detalla en el Anexo XII del Contrato.

El CONCESIONARIO y el CONCEDENTE podrán llegar a un acuerdo para modificar la ubicación de la unidad de peaje, para cuyos efectos el CONCESIONARIO deberá requerir la opinión previa del REGULADOR.

El CONCEDENTE con opinión del REGULADOR, podrá modificar la ubicación de la unidad de peaje, cuando esta reubicación provenga de una necesidad desde el punto de vista social, originada por hechos de violencia, acciones de vandalismo, entre otros: para cuyo efecto el CONCEDENTE asumirá el costo que demande tal modificación.

9.4.- El cobro de la Tarifa será por el uso de la carretera Nuevo Mocupe - Cayaltí - Oyotún, lo que implica que se cobrará al Usuario de la carretera que no se encuentre exento de pago. La Tarifa se cobrará en ambos sentidos de desplazamiento.

El CONCESIONARIO podrá cambiar la tecnología que emplee para el cobro de la Tarifa, previa comunicación al REGULADOR y siempre que este le permita cumplir con los índices de serviciabilidad señalados en el Anexo III del Contrato.

9.5.- El CONCESIONARIO deberá cobrar la Tarifa observando lo siguiente:

- a) Cada vehículo ligero pagará una Tarifa básica.
- b) Cada vehículo pesado pagará una Tarifa básica por cada eje.

Los vehículos utilizados para atender servicios de emergencia tales como ambulancias, bomberos o vehículos de la Policía Nacional, así como vehículos militares en comisión, maniobras, ejercicios a convoys, los vehículos de la Cruz Roja Peruana y otros vehículos de entidades públicas y privadas que realicen actividades con fines humanitarios que cuenten con la autorización respectiva del CONCEDENTE estarán exentos del cobro de la Tarifa de acuerdo con lo señalado en el Decreto Ley N° 22467, la Ley N° 24423 y Leyes y Disposiciones Aplicables.

Ajuste del Peaje

9.6.- El Peaje será reajustado en forma ordinaria por el CONCESIONARIO, a partir del año calendario siguiente al de la fecha de inicio de la Explotación. Este reajuste se realizará cada doce (12) meses y se llevará a cabo de acuerdo al siguiente método de ajuste de Peajes:

$$Peaje_{Ajustado} = Peaje \times \frac{IPC_i}{IPC_0}$$

donde:

- Peaje *Ajustado*: Monto a cobrar en Nuevos Soles y luego de aplicar los factores de ajuste en la fórmula precedente.
- Peaje : Monto en Nuevos Soles del Peaje determinado por el REGULADOR.
- i : Mes anterior al que se realiza el cálculo del Peaje Ajustado.
- 0 : Mes correspondiente a la fijación anterior del Peaje.
- IPC : Índice de Precios al Consumidor mensual de Lima Metropolitana, publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI).

En la eventualidad que en el transcurso de un año calendario se produzca una variación de más del diez por ciento (10%) del IPC, desde el último reajuste ordinario, el REGULADOR procederá a realizar un reajuste extraordinario utilizando la misma fórmula.

Para determinar la Tarifa básica a cobrar, al Peaje mencionado en esta Cláusula deberá sumarse el importe correspondiente al IGV y otros tributos aplicables, y el resultado se deberá redondear a los diez (10) céntimos de Nuevo Sol más próximos.

Sin perjuicio de lo anteriormente señalado, las Partes con el debido sustento podrán someter al REGULADOR la modificación de los montos del Peaje.

El Cofinanciamiento

9.7.- Los recursos necesarios para el Cofinanciamiento se harán efectivos a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, con cargo a los recursos de su presupuesto, conforme al siguiente procedimiento:

- a) Los recursos necesarios para el Cofinanciamiento estarán contemplados en la Ley de Presupuesto General de la República. Para ello, el CONCEDENTE se compromete a habilitar cada año las partidas presupuestarias correspondientes por un monto igual al PAS.
- b) Para estos efectos, PROINVERSION mediante Oficio N° 09/2008/CPI-PCS/PROINVERSION de fecha 6 de febrero de 2009 ha informado al CONCEDENTE la Propuesta Económica del Adjudicatario y los compromisos que el CONCEDENTE deberá honrar en virtud del presente Contrato.
- c) El Ministerio de Transportes y Comunicaciones ha comunicado su obligación contractual de incorporar los montos del PPO y PAMO en las partidas presupuestarias correspondientes. Copia de este oficio forma parte integrante del presente Contrato y se encuentra en el Anexo VIII del mismo.

Otros Ingresos

9.8.- Constituirán ingresos adicionales del CONCESIONARIO todos aquellos que éste perciba como consecuencia de la Explotación directa de Servicios Opcionales, así como de los Servicios Obligatorios en los que le está permitido cobrar, además, los que se perciban de las Empresas Vinculadas que efectúen la Explotación de Servicios Opcionales y por permitir el acceso de terceros no vinculados a él, a las áreas en que se prestaran tales servicios: sin que ello implique que se limite la responsabilidad del CONCESIONARIO por la prestación de estos servicios. Los ingresos adicionales no son considerados como parte del pago del PAS.

9.9.- Los ingresos resultantes de los Servicios Opcionales no están regulados, es decir, no están sujetos a tarifas máximas, siempre y cuando se respete lo establecido en la Cláusula 8.11.

Pagos del CONCESIONARIO por concepto de supervisión de los estudios y Obras

9.10.- El CONCESIONARIO asumirá los gastos que demande la supervisión de los estudios y Obras durante el período de Construcción.

El CONCESIONARIO deberá transferir al REGULADOR hasta la suma ascendente a setecientos noventa mil doscientos cincuenta y uno y 88/100 Dólares de los Estados Unidos de América (US\$ 790 251.88), por concepto de supervisión de Estudios y Obras.

Forma de Pago:

- Primera cuota equivalente al diez por ciento (10%) del monto correspondiente a la supervisión de Estudios y Obras, a pagarse a los treinta (30) Días Calendario de suscrito el contrato de supervisión.
- El noventa por ciento (90%) restante del pago por supervisión de Estudios y Obras en doce (12) cuotas mensuales iguales, pagaderas al mes siguiente del inicio de las Obras de Construcción,

Los pagos por concepto de la supervisión de Estudios y Obras se efectuarán a través de la Cuenta Recaudadora del Fideicomiso de Administración indicada en el Apéndice III del Anexo II.2 del Contrato.

En caso que el costo de la supervisión de Estudios y Obras acordado entre el REGULADOR y el supervisor, sea menor al porcentaje indicado, la diferencia deberá transferirse a la Cuenta de Emergencia Vial Extraordinaria del Fideicomiso de Administración antes referido.

Mecanismo de Compensación por Actividades de Conservación Vial Periódica

9.11.- Para efectos de la Conservación Vial Periódica, se deberá observar el siguiente procedimiento:

A partir de los tres últimos meses del cuarto, séptimo, noveno y décimo segundo año, contados a partir de la Fecha de Inicio de la Explotación, las Partes evaluarán la necesidad de ejecutar una Conservación Vial Periódica de la carretera Nuevo Mocupe - Cayaltí - Oyotún conforme a lo siguiente:

- a) A partir del pago de la primera cuota del PAMO, el fiduciario del Fideicomiso de Administración deberá transferir en forma trimestral a la Cuenta de Conservación Vial Periódica del Fideicomiso indicado, un monto ascendente a Ochenta y tres mil seiscientos tres y 00/100 Dólares de los Estados Unidos de América (US\$ 83 603.00) trimestral o su equivalente en Nuevos Soles ascendente a Doscientos treinta y siete ochocientos cincuenta y uno y 00/100 (S/. 237 851.00), de ser el caso, como provisión para Conservación Vial Periódica, con el fin de acumular los recursos para atender los pagos por concepto de esta obligación a cargo del CONCESIONARIO. Asimismo, se deberá considerar lo indicado en el Numeral 1.7 del Apéndice II del Anexo II.2 y la proporción respectiva del ajuste del PAMO de acuerdo al Numeral 1.4 o 1.5 del Apéndice III del Anexo II.1, según corresponda. El monto acumulado de dichos depósitos, incluyendo los intereses que pudiera generarse, serán utilizados para financiar las actividades de Conservación Vial Periódica en el momento que se requieran.
- b) Para efectos de programación, ejecución y liquidación de la Conservación Vial Periódica, se establece el siguiente procedimiento:
 - b.1) El CONCESIONARIO solicitará autorización al CONCEDENTE, con copia al REGULADOR, para realizar las actividades correspondientes a la Conservación Vial Periódica, adjuntando un Informe Técnico de Conservación (ITC) a más tardar con tres (03) meses de anticipación para dar cumplimiento a los índices de serviciabilidad establecidos en el Anexo III del Contrato. Dicha solicitud deberá incluir un presupuesto detallado de la Conservación Vial Periódica.
 - b.2) Si el CONCEDENTE, previa opinión del REGULADOR, está de acuerdo con el presupuesto presentado por el CONCESIONARIO, autorizará por escrito al CONCESIONARIO a realizar las actividades de Conservación Vial Periódica, conforme al Informe Técnico de Conservación y a los costos estimados por el CONCESIONARIO.

La comunicación del CONCEDENTE autorizará al CONCESIONARIO a utilizar los recursos del monto acumulado en la Cuenta de Conservación Vial Periódica del Fideicomiso de Administración (saldo de la cuenta, incluyendo intereses devengados), hasta el monto previsto en su presupuesto o hasta agotar el saldo de la cuenta mencionada. El REGULADOR efectuará la supervisión correspondiente a las actividades de Conservación Vial Periódica autorizadas.
 - b.3) En caso que el presupuesto aprobado por el CONCEDENTE sea superior al monto acumulado en la cuenta antes indicada, el CONCESIONARIO asumirá la diferencia con cargo a sus recursos.

- b.4) De existir un saldo adicional en la Cuenta de Conservación Vial Periódica del Fideicomiso de Administración al término de la Concesión por vencimiento del plazo, este será restituido al CONCESIONARIO.

9.12.- Los fondos depositados en la Cuenta de Conservación Vial Periódica del Fideicomiso de Administración podrán ser utilizados por el CONCESIONARIO, para los fines del presente Contrato, siempre que éste otorgue a favor del CONCEDENTE una carta fianza irrevocable, solidaria, incondicional, sin beneficio de excusión y de ejecución automática, por el monto retirado por el CONCESIONARIO y el respectivo informe donde se indique el destino de los mismos. EL CONCESIONARIO utilizará los fondos depositados en la Cuenta de Conservación Vial Periódica del Fideicomiso de Administración siempre que cuente con la opinión previa del REGULADOR y la aprobación del CONCEDENTE. En caso no se realice la Conservación Vial Periódica correspondiente, se ejecutará dicha carta fianza. Dicha garantía será devuelta al CONCESIONARIO una vez ejecutada la Conservación Vial Periódica correspondiente al Plan de Conservación Vial Periódica, debidamente aprobado por el CONCEDENTE.

En caso de producirse la Caducidad de la Concesión, antes del vencimiento del plazo de la Concesión, dicha provisión revertirá a favor del CONCEDENTE.

Sin perjuicio de lo anterior, el CONCESIONARIO está facultado a establecer fechas diferentes a las indicadas en el Informe Técnico de Conservación, para ejecutar las actividades correspondientes a Conservación Vial Periódica con el fin de cumplir con los índices de serviciabilidad de la carretera, siguiendo los mismos procedimientos.

- **Cláusula 9.12 A incluida por el numeral 3.7 de la Cláusula Tercera de la Adenda N° 1 al Contrato de Concesión, suscrita con fecha 18 de abril de 2017, cuyo texto es el siguiente:**

“Mecanismo de Compensación por Actividades de Conservación Vial Inicial.

9.12 A. Los pagos correspondientes a la Conservación Vial Inicial se realizarán mediante valorizaciones mensuales, aprobadas por el REGULADOR, de acuerdo a lo establecido en el Programa de Ejecución de Conservación Vial Inicial, los cuales tendrán la calidad de pagos a cuenta, y en caso se haya hecho entrega de adelantos, estos serán amortizados mediante el descuento en forma proporcional en cada valorización.

Las valorizaciones deberán ser presentadas por el CONCESIONARIO al REGULADOR, dentro de los tres (03) Días siguientes a la culminación del periodo (mes) correspondiente, salvo la última valorización que podrá ser presentada a los diez (10) Días de concluida la Conservación Vial Inicial. El REGULADOR deberá proceder a lo siguiente dentro de un plazo de veinte (20) Días: (i) Aprobar la valorización en caso de encontrarse conforme (Valorización Aprobada), o (ii) Solicitar al CONCESIONARIO la subsanación de observaciones, en un plazo no mayor de diez (10) Días.

La aprobación de las valorizaciones por parte del REGULADOR, implicará la conformidad con el avance ejecutado. De igual manera, los pagos de las valorizaciones aprobadas por El REGULADOR, serán realizados al CONCESIONARIO por el CONCEDENTE en un plazo máximo de veinte (20) Días, contados desde la recepción de la valorización aprobada por el REGULADOR y que el CONCESIONARIO haya presentado la factura correspondiente al CONCEDENTE.

Una vez culminada las Actividades de Conservación Vial Inicial, en el plazo no mayor de diez (10) días calendarios, el CONCESIONARIO presentará al REGULADOR con copia al CONCEDENTE el Informe Final de Conservación Vial Inicial que contenga como mínimo el cumplimiento de los Niveles de Servicio señalados en el Apéndice 3 del Anexo

III del Contrato de Concesión y, además, presentará la liquidación final del Informe Técnico de Conservación.

El REGULADOR tendrá un plazo de veinte (20) Días, a partir de la presentación del Informe Final por el CONCESIONARIO, para revisar dicho documento y emitir opinión acerca de la culminación de las actividades de Conservación Vial Inicial. En caso el REGULADOR emita observaciones a dicho informe, el CONCESIONARIO dentro del plazo de diez (10) Días a partir de recibida la notificación del REGULADOR, deberá efectuar la subsanación de dichas observaciones. El REGULADOR dentro del plazo de cinco (5) días de recibida la subsanación de observaciones, emitirá su aprobación.

En caso que el Informe Final del CONCESIONARIO no haya tenido observaciones por parte del REGULADOR o la subsanación de estas hayan sido aprobadas por el REGULADOR o éste no haya emitido su pronunciamiento en los plazos establecidos, el CONCESIONARIO procederá a solicitar al CONCEDENTE el pago de la liquidación final de las Actividades de Conservación Vial Inicial, teniendo en cuenta el ajuste por variación de precio de acuerdo a la fórmula polinómica debidamente aprobada en el Informe Técnico de Conservación Vial Inicial.

El CONCEDENTE tendrá un plazo de veinte (20) Días, a partir de recibida la solicitud, para efectuar el pago correspondiente al CONCESIONARIO a la cuenta bancaria que éste le haya indicado para el pago de las valorizaciones mensuales, debiendo emitir el certificado de aceptación de la Conservación Vial Inicial.

En caso las partes no lleguen a un acuerdo, el CONCESIONARIO y el CONCEDENTE acuerdan resolver la controversia mediante un peritaje técnico; para lo cual de común acuerdo designarán en un plazo no mayor de diez (10) Días a un perito especializado en la materia controvertida, cuyo dictamen deberá ser emitido en un plazo no mayor de 15 Días de haber recibido la información que haya requerido a cada una de las partes. Cada parte tendrá el plazo de diez (10) Días para proporcionar la información que le hayan requerido y asimismo proporcionar la información que estime conveniente. Las partes tendrán un plazo de diez (10) Días para formular sus observaciones al dictamen pericial. Luego de dicho plazo el perito levantará las observaciones y presentará el dictamen pericial final en un plazo máximo de cinco (5) días. El Dictamen Pericial tendrá carácter vinculante para las partes, definitivo, inapelable y de ejecución inmediata, siempre que el perito haya cumplido como mínimo con los términos de referencia del servicio encargado. Los honorarios del perito serán inicialmente cubiertos por la parte solicitante y finalmente serán asumidos por la parte cuya posición no haya sido amparada por éste, debiendo restituir el importe pagado al solicitante.

En el caso que las partes no se pongan de acuerdo en la designación del perito, será de aplicación la cláusula de solución de controversias del Contrato de Concesión.

En el caso de las intervenciones aprobadas en el Informe Técnico de Conservación, que no sean por el desgaste normal de la vía o por el excesivo incremento del tráfico, sino por daños causados por terceros, el CONCESIONARIO asumirá el costo de su restitución con sus propios recursos o mediante la póliza CAR correspondiente, de ser el caso.

Equilibrio Económico – Financiero

9.13.- Las Partes declaran su compromiso de mantener a lo largo de todo el periodo de duración del Contrato el equilibrio económico-financiero de éste, para lo cual se señala que el presente Contrato se encuentra en una situación de equilibrio económico - financiero en términos de derechos, responsabilidades y riesgos asignados a las Partes.

El presente Contrato estipula un mecanismo de restablecimiento del equilibrio económico - financiero al cual tendrán derecho el CONCESIONARIO y el CONCEDENTE en caso

que la Concesión se vea afectada, exclusiva y explícitamente, debida a cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables, en la medida que cualquiera de los anteriores tenga exclusiva relación a aspectos económicos financieros vinculados a los ingresos y/o costos de inversión, operación y Conservación de la carretera Nuevo Mocupe-Cayaltí-Oyotún.

El reestablecimiento del equilibrio económico-financiero procederá siempre y cuando no se haya realizado el reajuste correspondiente según a lo dispuesto en el Apéndice IV del Anexo II.1 (Mecanismo de Ajuste del PPO y PAMO) por las mismas causas.

9.14.- El REGULADOR establecerá que el equilibrio económico-financiero se ha visto afectado cuando, debido a cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables, se demuestre la existencia de variaciones en los ingresos, costos o ambos a la vez.

El reestablecimiento del equilibrio económico financiero se efectuará en base al Estado de Pérdidas y Ganancias auditado, donde sean verificables las variaciones de ingresos o costos anteriormente referidas. Sin perjuicio de ello, el CONCEDENTE podrá solicitar la información que sustente las variaciones señaladas.

El CONCEDENTE, con opinión favorable del REGULADOR, establecerá la magnitud del desequilibrio en función a la diferencia entre:

- a) El resultado neto de ingresos menos costos debidamente acreditados y reconocidos por el CONCEDENTE y/o REGULADOR, que incluyen las variaciones por efecto de los cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables.
- b) El resultado neto de ingresos menos costos debidamente acreditados y reconocidos por el CONCEDENTE y/o REGULADOR, que se hubiera obtenido si no se hubiesen dado los cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables.

Para tal efecto, el CONCEDENTE podrá solicitar al CONCESIONARIO la información que considere necesaria sobre los ingresos y costos que hayan sido afectados por los cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables.

9.15.- Si el desequilibrio se produce en varios periodos, sin haberse restituido el mismo, se encontrará la diferencia acumulada entre a) y b) en forma acumulada.

Acto seguido se procederá a encontrar el porcentaje del desequilibrio a través de la siguiente expresión:

$$\text{Porcentaje de desequilibrio} = \frac{[\text{Monto obtenido en (b)} - \text{Monto obtenido en (a)}]}{[\text{Monto obtenido en (b)}]}$$

Si el Porcentaje de desequilibrio, en valor absoluto, supera el diez por ciento (10%) se procederá a reestablecerlo. Si (b>a) se otorgará una compensación al CONCESIONARIO equivalente a la diferencia del monto obtenido en b) menos el monto obtenido en a). Si el desequilibrio afecta al CONCEDENTE (b<a), el CONCESIONARIO otorgará una compensación equivalente a la diferencia del monto obtenido en a) menos el monto obtenido en b). En ambos casos, dicha compensación podrá ser adicionada o descontada, respectivamente, en la siguiente cuota trimestral del PAMO, por el monto que resulte sin incluir intereses.

Si el monto obtenido en b) es igual a cero (0), para reestablecer el desequilibrio económico financiero sólo se tendrá en cuenta la diferencia de monto obtenido en a) - monto obtenido en b), sin ser necesario recalcular el porcentaje de desequilibrio antes mencionado.

9.16.- En el supuesto que el CONCESIONARIO invoque el reestablecimiento del equilibrio económico - financiero, corresponderá al REGULADOR determinar en los treinta (30) Días siguientes, la procedencia en aplicación de lo dispuesto en los párrafos precedentes. De ser el caso, el CONCEDENTE deberá establecer en un plazo no mayor a treinta (30) Días, contados desde el momento de recibido el pronunciamiento del REGULADOR, el monto a pagar a favor del CONCESIONARIO, aplicando para tal efecto, los criterios de valorización previstos en la presente Cláusula e informará del resultado al CONCESIONARIO, el mismo que será abonado a este dentro de los seis (06) meses siguientes. Por cualquier retraso se reconocerá un interés a la tasa LIBOR más uno por ciento (1%) sobre el saldo no pagado, en el caso que los ingresos del CONCESIONARIO estén Dólares, y si dichos ingresos están en Nuevos Soles la tasa a aplicar será la tasa cupón del Bono Soberano anual.

En el supuesto que el CONCEDENTE invoque el reestablecimiento del equilibrio económico - financiero, corresponderá al REGULADOR, determinar en los treinta (30) Días siguientes, la procedencia en aplicación de lo dispuesto en los párrafos precedentes. De ser el caso, el CONCESIONARIO deberá establecer en un plazo no mayor a treinta (30) Días, contados desde el momento de recibido el pronunciamiento del REGULADOR, el monto a pagar a favor del CONCEDENTE, aplicando para tal efecto, los criterios de valorización previstos en la presente Cláusula e informará del resultado al CONCEDENTE, cuyo monto resultante será abonado a este dentro de las seis (06) meses siguientes. Por cualquier retraso se reconocerá un interés a la tasa LIBOR más uno por ciento (1%) sobre el saldo no pagado luego del período máximo de abono señalado, en el caso que los ingresos del CONCESIONARIO estén Dólares, y si dichos ingresos están en Nuevos Soles la tasa a aplicar será la tasa cupón del Bono Soberano anual.

En la misma oportunidad que el CONCEDENTE o el CONCESIONARIO invoquen el reestablecimiento del equilibrio económico-financiero, se dirigirán al REGULADOR para que emita su opinión técnica de conformidad con sus competencias legalmente atribuidas en esta materia, aplicándose la Sección XV en lo que corresponda.

Cualquier otro procedimiento de restitución del equilibrio económico-financiero será acordado por las Partes.

La discrepancia respecto al monto de la compensación por efecto de la ruptura del equilibrio económico - financiero, será resuelta de conformidad con los mecanismos de solución de controversias regulados en la Sección XVIII del presente Contrato, rigiendo las demás disposiciones de esta cláusula en lo que fueran pertinentes.

No se considerará aplicable lo indicado en esta cláusula para aquellos cambios producidos como consecuencia de disposiciones expedidas por el REGULADOR que fijen infracciones o sanciones, que estuviesen contemplados en el Contrato o que fueran como consecuencia de actos, hechos imputables a resultado del desempeño del CONCESIONARIO.

Régimen Tributario de la Concesión

9.17.- El CONCESIONARIO deberá cumplir con todas las obligaciones de naturaleza tributaria que correspondan al ejercicio de su actividad, estando sujeto a la legislación tributaria nacional, regional y municipal que le resulte aplicable. El CONCESIONARIO estará obligado, en los términos que señalen las Leyes y Disposiciones Aplicables, al pago de todos los impuestos, contribuciones y tasas que se apliquen, entre otros, a los Bienes de la Concesión o los que se construyan o incorporen a la Concesión, sean dichos tributos administrados por el Gobierno Nacional, Regional o Municipal.

9.18.- El CONCESIONARIO podrá solicitar la suscripción de un convenio de estabilidad jurídica con el Estado de la República del Perú, al amparo del Decreto Legislativo N° 662 y N° 757 y el TUO, previo cumplimiento de las condiciones y requisitos establecidos en dichas normas.

SECCIÓN X: RÉGIMEN FINANCIERO

10.1.- Las disposiciones relativas al Régimen Financiero del presente Contrato se encuentran contenidas en el Anexo II.1 y II.2 del Contrato.

SECCIÓN XI: GARANTÍAS

Garantía del CONCEDENTE

11.1.- Si el CONCESIONARIO así lo solicitara, el CONCEDENTE realizará todas las gestiones y coordinaciones que fueren pertinentes para que en un plazo de sesenta (60) Días Calendarios de recibida la solicitud del CONCESIONARIO, en virtud de lo dispuesto en el Artículo 4° de la Ley N° 26885, Ley de Incentivos a las Concesiones de Obras de Infraestructura y de Servicios Públicos, el Poder Ejecutivo expida el decreto supremo al que se refiere el Artículo 2 del Decreto Ley N° 25570, norma complementaria al Decreto Legislativo N° 674, modificado por el Artículo 6 de la Ley N° 26438, por el cual se otorgará la garantía del Estado de la República del Perú en respaldo de las obligaciones, declaraciones y garantías del CONCEDENTE establecidas en el Contrato. Esta no es una garantía financiera.

Garantías a Favor del CONCEDENTE

Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras

11.2.- Para garantizar la correcta ejecución de las Obras de Construcción, de acuerdo al Expediente Técnico y al Estudio Definitivos de Ingeniería, así como las Obras Adicionales y Obras Complementarias, incluyendo el pago de las cláusulas penales, el CONCESIONARIO entregará al CONCEDENTE una Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras, por un monto equivalente al diez por ciento (10%) de la Inversión Proyectada Referencial señalada en el Anexo I del Contrato, emitida a favor del CONCEDENTE. El REGULADOR podrá proceder a la ejecución de la referida garantía, luego de lo cual deberá abonar el monto entregado por la respectiva entidad bancaria y/o financiera al CONCEDENTE.

Esta garantía tendrá las características de solidaria, irrevocable, incondicional y de realización automática, sin beneficio de excusión, ni división. Deberá estar vigente desde el Inicio de la Construcción, a que se refiere la Cláusula 6.16, hasta seis (06) meses posteriores a la culminación de las Obras de Construcción, conforme al procedimiento previsto en las Cláusulas 6.28 a 6.33. Asimismo, esta garantía podrá reducirse a un cincuenta por ciento (50%) del monto antes indicado, una vez que las Obras de Construcción se hayan ejecutado en un porcentaje no menor al cincuenta por ciento (50%), para lo cual será necesaria la aprobación del REGULADOR.

Dicha garantía deberá ser emitida por un banco local, autorizado de conformidad con lo establecido en el Apéndice 2 del Anexo N° 2 de los Lineamientos Generales del Programa Costa Sierra contenidos en las Bases. En caso dicha garantía sea emitida por un banco extranjero, autorizado de conformidad con el Apéndice 1 del Anexo 2 de los Lineamientos Generales del Programa Costa Sierra contenidos en las Bases o alguna de sus filiales o sucursales, deberá ser necesariamente confirmada por un banco local.

Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión

11.3.- A fin de garantizar el correcto y oportuno cumplimiento de las obligaciones a cargo del CONCESIONARIO, derivadas de la celebración del Contrato, el CONCESIONARIO hará entrega de una Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión emitida a favor del CONCEDENTE, a la Fecha de Suscripción del Contrato de Concesión, de conformidad con lo establecido en el Literal e) de la Cláusula 3.3 del presente Contrato. El REGULADOR se encuentra facultado a ejecutar dicha garantía, por los supuestos establecidos en el presente Contrato. En caso ejecute total o parcialmente la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión, el REGULADOR deberá abonar el monto entregado por la entidad bancaria y/o financiera al CONCEDENTE. La garantía deberá permanecer vigente hasta seis (06) meses posteriores al cumplimiento del plazo del Contrato y en poder del CONCEDENTE.

La Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión tendrá las características de solidaria, irrevocable, incondicional y de realización automática, sin beneficio de excusión, ni división. Esta garantía no cubre las obligaciones derivadas de la ejecución de las Obras de Construcción.

Dicha garantía deberá ser otorgada por periodos anuales y ascendente a un monto a un monto equivalente a dos (02) cuotas trimestrales del PAMO más IGV. El monto de la garantía antes referida será reajustado anualmente en la misma proporción en que se reajuste el PAMO, según la fórmula de ajuste indicada en el Apéndice IV del Anexo II.1.

Dicha garantía deberá ser emitida por un banco local, autorizado de conformidad con lo establecido en el Apéndice 2 del Anexo N° 2 de los Lineamientos Generales del Programa Costa Sierra contenidos en las Bases. En caso dicha garantía sea emitida por un banco extranjero, autorizado de conformidad con el Apéndice 1 del Anexo 2 de los Lineamientos Generales del Programa Costa Sierra contenidos en las Bases, o alguna de sus filiales o sucursales, deberá ser necesariamente confirmada por un banco local.

Ejecución de las Garantías

11.4.- Las garantías señaladas en las Cláusulas 11.2 y 11.3 podrán ser ejecutadas por el REGULADOR en forma total o parcial por alguna de las siguientes causales:

- i) En los supuestos establecidos de manera expresa en el Contrato y en el evento que el CONCESIONARIO incurra, en una causal de incumplimiento grave de Contrato de acuerdo a lo establecido en la Sección XVI y siempre y cuando el mismo no haya sido subsanado por el CONCESIONARIO dentro de los plazos otorgados para tal fin;
- ii) En el evento que, debido al incumplimiento o al cumplimiento parcial, tardío o defectuoso del Contrato, una sentencia definitiva firme o laudo condene al CONCESIONARIO a efectuar un pago a favor del CONCEDENTE, y siempre que el CONCESIONARIO no hubiere realizado dicho pago en el plazo establecido en la sentencia definitiva o laudo condenatorio.

En caso de ejecución total o parcial de las garantías mencionadas en la presente Sección, el CONCESIONARIO deberá restituir, o hacer restituir, la o las garantías al monto establecido. Si el CONCESIONARIO no restituye las Garantías en un plazo de veinte (20) Días contados a partir de la fecha en la cual se realizó la ejecución total o parcial de la misma, entonces el CONCEDENTE, previa opinión del REGULADOR, mediante comunicación escrita a ese efecto, declarará resuelto el Contrato y la Concesión vencida en la fecha de dicha notificación procediendo a ejecutar la Garantía de Fiel Cumplimiento de Contrato por el monto remanente en señal de penalidad.

11.5.- Las garantías referidas en esta sección deberán ser emitidas o confirmadas, en términos sustancialmente iguales a los contenidos en los Anexos IV y V del presente

Contrato, por instituciones financieras locales con una categoría de riesgo equivalente para instrumentos de inversión de largo plazo no menor a "AA" y para instrumentos de inversión a corto plazo no menor a "CP-1", según Resolución SBS N° 724-2011 y la Circular AFP N° 044-2004 emitida por la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP; o emitidas por instituciones financieras del exterior de primera categoría de acuerdo a la Circular N° 027-2007-BCRP publicada el 14 de diciembre de 2007, emitida por el Banco Central de Reserva o en cualquier otra circular posterior que la modifique y adicionalmente las que la sustituyan.

SECCIÓN XII: RÉGIMEN DE SEGUROS Y RESPONSABILIDAD DEL CONCESIONARIO

Aprobación

12.1.- El CONCESIONARIO se obliga a contar durante la vigencia del Contrato con los seguros de conformidad con lo establecido en la presente Sección, cuyas propuestas de pólizas deberán ser presentadas al REGULADOR para su aprobación.

Presentadas las propuestas de pólizas a que se refiere el Literal c) de la Cláusula 3.3, el REGULADOR cuenta con un plazo de treinta (30) Días para su aprobación, tal situación es igualmente aplicable a los casos en que el CONCESIONARIO deba presentar los la relación de pólizas de seguros, de acuerdo a lo establecido en la Cláusula 12.4.

De efectuarse alguna observación, el CONCESIONARIO contará con Diez (10) Días para subsanar dicha observación, en cuyo caso corresponderá al REGULADOR pronunciarse dentro de los quince (15) Días siguientes.

De no efectuarse observación alguna por el REGULADOR, y para los efectos que los Bienes de la Concesión no queden desprovistos de un seguro, se entenderán aprobadas las propuestas de pólizas. Sin perjuicio de ella, el REGULADOR podrá exigir al CONCESIONARIO la modificación a adecuación de la respectiva póliza, en cuyo caso el CONCESIONARIO deberá presentar la adecuación de la póliza, en un plazo no mayor de treinta (30) Días Calendario de solicitada.

Clases de Pólizas de Seguros

12.2.- Durante la vigencia del Contrato, el CONCESIONARIO tomará y deberá mantener vigentes las siguientes pólizas de seguros, que tendrán como objeto cubrir su responsabilidad por los siniestros que se produzcan relacionados con la infraestructura vial objeto de la Concesión:

a) De responsabilidad civil.-

El CONCESIONARIO estará obligado a contratar una póliza de seguro por Responsabilidad Civil (RC) desde el Inicio de la Construcción, que cubrirá cualquier daño, pérdida o lesión que pudiese sobrevenir a bienes de terceros o a terceros a causa de cualquier acción del CONCESIONARIO, sus contratistas, subcontratistas, sus funcionarios y/o dependientes, en relación con la ejecución del presente Contrato.

En dicho seguro deberá figurar el CONCEDENTE como asegurado adicional.

Este seguro deberá contar al menos con las siguientes coberturas:

- RC por las actividades relacionadas con el Contrato (RC Contractual).
- RC por Construcción.
- RC por carga.

- RC por filtración, polución o contaminación súbita, imprevista y accidental.
- RC patronal incluyendo trabajos en altura y/o subterráneos con una suma asegurada mínima de diez mil y 00/100 Dólares de los Estados Unidos de América (US\$ 10 000,00) o su equivalente en moneda nacional, por persona para cubrir los daños que puedan causarle a sus empleados. Los empleados y trabajadores de los subcontratistas también deberán estar incluidos dentro de este seguro o bajo una póliza independiente.
- RC Cruzada.
- RC de Vehículos Motorizados y Equipo Móvil, que cubra todos los vehículos propios, arrendados o en leasing utilizados en conexión con las Obras, con un límite de responsabilidad combinado para lesiones corporales y daños materiales no inferior a dos mil Dólares de los Estados Unidos de América (US\$ 2 000,00) o su equivalente en moneda nacional, para cada vehículo o equipo móvil.

La suma asegurada mínima a contratar para la Póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual deberá ser de cien mil y 00/100 Dólares de los Estados Unidos de América (US\$ 100 000,00) o su equivalente a moneda nacional, por evento.

b) Seguro sobre bienes en Construcción.-

El CONCESIONARIO está obligado a contratar, durante el periodo de Construcción según la cláusula 6.16 del Contrato y hasta la aceptación de las Obras de Construcción, un seguro contra todo riesgo de construcción (pólizas CAR (Construcción All Risk)), que contemple la cobertura Básica ("A"), que cubra como mínimo el cien (100%) del valor de por ciento (100%) del valor de reposición de las Obras de Construcción y otras conforme a las coberturas utilizadas usualmente en el mercado de seguros para este tipo de actividades.

Adicionalmente a la cobertura Básica ("A") la póliza CAR deberá contar con otras coberturas tales como: riesgo de diseño, riesgos de ingeniería, robo y cualquier otra cobertura contemplada bajo una póliza CAR hasta una suma asegurada que sea por demás suficiente para hacer frente ante cualquier siniestro que pudiese ocurrir durante las etapas de Construcción.

Las pólizas contratadas tendrán como único beneficiario al CONCESIONARIO, el cual estará obligado a destinar de inmediato los fondos obtenidos en la reconstrucción de la infraestructura vial en el menor plazo posible.

El presente seguro deberá incluir una cláusula en la que se establezca que los fondos producto de la indemnización por cualquier siniestro deberán ser destinados necesariamente a la reparación de los daños causados por el siniestro.

c) De riesgos laborales.-

El CONCESIONARIO, en tanto entidad empleador, está obligado a contratar una póliza de seguro complementario de trabajo de riesgo, conforme lo regula la Ley N° 26790 y sus reglamentos y cualquier norma modificatoria.

Asimismo, el CONCESIONARIO deberá verificar que las empresas de servicios especiales, agentes contratistas o subcontratistas con la que el CONCESIONARIO vaya a emplear o contratar, también cumplan con la norma señaladas en el párrafo anterior, o, en su defecto, deberá contratar directamente dicho seguro por cuentas de ellas.

Los montos asegurados y los amparos contemplados deberán corresponder a las exigencias contenidas en la mencionada ley.

d) Otras Pólizas.

Sin perjuicio de las pólizas obligatorias indicadas en los Literales a), b) y c) de la presente cláusula, el CONCESIONARIO podrá, de acuerdo a su propia visión estratégica de manejo y distribución de los riesgos o bien para cumplir con lo establecido por el ordenamiento jurídico de la República del Perú o bien por cualquier otra causa debidamente justificada, tomar cualquier otra póliza de seguros, previa autorización del CONCEDENTE con el consentimiento del REGULADOR, para lo cual se aplicará el procedimiento de aprobación dispuesto en la Cláusula 12.1.

La cobertura de las pólizas consideradas en los Literales a) y b) de la presente Cláusula no incluye los daños ocasionados por el Fenómeno del Niño. En caso de presentarse este evento, el CONCEDENTE recurrirá a la Cuenta de Emergencia Vial Extraordinaria del Fideicomiso de Administración referido en el Apéndice III del Anexo II.2 del Contrato o mediante otros recursos del CONCEDENTE

El CONCEDENTE podrá tomar por su cuenta y costo, un seguro sobre bienes en operación, contando con coberturas tales como: eventos de la naturaleza, explosiones, vandalismo, conmoción civil, robo, hurto, entre otros. En caso de presentarse algún siniestro que afecte los bienes en operación, y siempre que la causa no sea imputable directa ni indirectamente al CONCESIONARIO y que los recursos de la Cuenta de Emergencia Vial Extraordinaria del Fideicomiso de Administración resulten insuficientes o no aplicables, el CONCEDENTE será responsable por los costos directos e indirectos, relacionados con los daños ocasionados, así como por las franquicias que deberán ser pagadas a las compañías aseguradoras en caso corresponda.

Este seguro sobre bienes en operación servirá para cubrir los costos generados a consecuencia de una Emergencia Vial Extraordinaria, en caso sea adquirido por el CONCEDENTE.

Sin perjuicio de lo señalado, el CONCEDENTE se obliga a destinar cualquier indemnización que obtenga derivada de la póliza señalada, a la reposición de los Bienes que se hubiesen perdido.

Comunicación

12.3.- Las pólizas emitidas de conformidad con el Contrato deberán contener una estipulación que obligue a la compañía aseguradora respectiva a notificar por escrito al REGULADOR y al CONCEDENTE sobre cualquier omisión de pago de primas en que incurriese el CONCESIONARIO y sobre cualquier circunstancia que afecte la vigencia, validez o efectividad de la póliza, con una anticipación no menor a veinte (20) Días a la fecha en que el incumplimiento del CONCESIONARIO pueda determinar la caducidad o pérdida de vigencia de la póliza en forma total o parcial. La obligación de notificación será también aplicable al supuesto de cesación, retiro, cancelación o falta de renovación de cualquier seguro que el CONCESIONARIO deba mantener conforme a este Contrato.

La póliza respectiva deberá establecer, asimismo, que la caducidad o pérdida de vigencia de la póliza sólo se producirá si la compañía aseguradora ha cumplido previamente con la obligación a que se refiere el párrafo precedente.

Vigencia de las Pólizas

12.4.- El CONCESIONARIO se compromete a presentar al REGULADOR, anualmente, antes del 30 de enero de cada año, y durante todo el plazo de vigencia de la Concesión, una relación de las pólizas de seguro a ser tomadas y/o mantenidas por el CONCESIONARIO durante cada año calendario, indicando al menos la cobertura, la compañía aseguradora y las reclamaciones hechas durante el año anterior, y un

certificado emitido por el representante autorizado de la compañía aseguradora indicando que el CONCESIONARIO ha cumplido durante el año anterior con los términos de la presente cláusula.

Sin perjuicio de lo indicado precedentemente, durante el transcurso del Contrato y cada vez que el REGULADOR lo requiera, el CONCESIONARIO deberá presentar prueba fehaciente ante el REGULADOR y el CONCEDENTE de que todas las pólizas de seguro siguen vigentes.

Derecho del CONCEDENTE a asegurar

12.5.- De verificarse el incumplimiento de la obligación del CONCESIONARIO de contratar o mantener vigentes por cada una de las pólizas señaladas en los Literales a), b) y c) de la Cláusula 12.2 del presente Contrato, el CONCEDENTE tendrá derecho, procediendo en forma razonable, a adquirir por sí mismo estos seguros en cuyo caso todos los montos pagados por el CONCEDENTE por este concepto deberán ser reembolsados por el CONCESIONARIO al CONCEDENTE, con un recargo de diez por ciento (10%) por concepto de penalidad dentro de los treinta (30) Días Calendario siguientes a la fecha en que el CONCEDENTE haya comunicado formalmente el ejercicio de la facultad comprendida en esta Sección.

En caso de incumplimiento de la obligación de reembolso así como del recargo señalado, el REGULADOR procederá a ejecutar en forma inmediata la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión, hasta por el monto adeudado, sin perjuicio de las eventuales acciones a que diera lugar el referido incumplimiento, entre ellas, la resolución del Contrato de conformidad con lo establecido en el Literal i) de la Cláusula 16.4.

Mecanismo de Declaración de Emergencia Vial Extraordinaria

12.6.- En caso se presenten daños ocasionados por una Emergencia Vial Extraordinaria o explosiones por atentados sobre los bienes en operación, el CONCESIONARIO con cargo a los recursos del CONCEDENTE estará obligado a dar pronta solución al daño producido garantizando la Transitabilidad de la vía, conforme al mecanismo seguido, salvo que el daño se deba a causas imputables al CONCESIONARIO, en cuyo caso no será de aplicación la dispuesto en la presente cláusula.

12.7.- Una vez identificado los daños producidos conforme a la cláusula 12.6, corresponderá al CONCESIONARIO poner en conocimiento del CONCEDENTE dicha situación, dentro de las 24 horas de ocurrido el siniestro.

12.8.- El CONCEDENTE, de ser el caso, deberá dar aviso a la compañía aseguradora para los fines pertinentes. En el caso de no contar con un seguro sobre bienes en operación, el CONCEDENTE con opinión previa del REGULADOR deberá pronunciarse en un plazo no mayor de siete (07) Días para autorizar el uso de los recursos correspondientes de la Cuenta de Emergencia Vial Extraordinaria del Fideicomiso de Administración.

Posibilidad de revisión de los términos de la obligación de contratar seguros

12.9. Con la intención de coadyuvar a la contratación y/o renovación de los seguros indicados en la Cláusula 12.2, dicha obligación podrá ser revisada excepcionalmente por el CONCEDENTE, si los seguros exigidos no estuvieran disponibles o dejaran de estar disponibles en el mercado asegurador o bien el alto costo de sus primas

constituyeran un impedimento real para su contratación. A efectos de determinar la situación antes descrita se aplicarán las siguientes reglas:

- a) Se considerará como un impedimento real de la contratación de los seguros exigidos en esta sección, si el precio de la más baja de las primas disponibles en el mercado nacional e internacional hubiera experimentado, un aumento de valor superior a un treinta por ciento (30%) respecto de la prima pagada por el CONCESIONARIO por el mismo o análogo seguro el año inmediatamente anterior al precedente, o el período anterior si el seguro contratado fuere a plazo superior a un (01) año. En ningún caso el CONCESIONARIO podrá alegar esta circunstancia, ni la de haber dejado de estar disponibles los Seguros, durante el período de Construcción.
- b) El CONCESIONARIO deberá comunicar al CONCEDENTE, con copia al REGULADOR, la ocurrencia de esta circunstancia a lo menos sesenta (60) Días antes de la fecha en que deben presentarse los certificados de cobertura o renovación, adjuntando un informe de uno o más consultores independientes de seguros de prestigio nacional, diverso del broker, corredor o asesor de seguros del Contratista, que contenga: i) una descripción fundada de la forma y cuantía en que las condiciones del mercado asegurador han cambiado en el sentido invocado por el CONCESIONARIO y ii) una proposición fundada y razonable sobre las nuevas pólizas y/o montos que el CONCESIONARIO, dado los cambios experimentados en el mercado, debiera tomar la mayor protección posible sin incurrir en gastos exagerados que hagan inviable la subsistencia del Contrato en el mediano plazo.
- c) A partir de la comunicación del CONCESIONARIO, el REGULADOR tendrá un plazo de quince (15) Días para pronunciarse sobre las implicancias que pueden generarse por las modificaciones a realizarse en los seguros. En un plazo no mayor de diez (10) Días de recibida la opinión del REGULADOR, el CONCEDENTE se pronunciara sobre la solicitud del CONCESIONARIO y del informe indicado en el literal precedente bajo la perspectiva de que los costos de contratación de los seguros exigidos pueden hacer inviable la subsistencia del Contrato en el mediano plazo y, si así la estima precedente, aceptará las modificaciones propuestas a la(s) póliza(s) de seguros, dejándose además expresamente establecido que la modificación al régimen de Seguros que el CONCEDENTE estableciere para un determinado periodo solo tendrá vigencia por el periodo de un (01) año, por lo que vencido ese plazo volverán a regir las exigencias contenidas en la Cláusula 12.2.

Responsabilidad del CONCESIONARIO

12.10.- La contratación de pólizas de seguros por parte del CONCESIONARIO no disminuye la responsabilidad de éste, la misma que le es atribuible a causas originadas con posterioridad a la Toma de Posesión, por tanto el CONCESIONARIO continúa de igual manera obligado al cumplimiento de todas las obligaciones establecidas en este Contrato. Asimismo, durante el plazo de la Concesión, el CONCESIONARIO será responsable de la correcta ejecución de los Estudios Definitivos de Ingeniería, Estudio de Impacto Ambiental y de las Obras, sin perjuicio de las funciones de dirección y control que correspondan al CONCEDENTE.

El CONCEDENTE no estará sujeto a ninguna responsabilidad, debiendo el CONCESIONARIO indemnizar, defender y mantener indemne al CONCEDENTE por cualquier pérdida, daño, demanda o responsabilidad que provenga o se base en el uso, operación, condición o estado de las Obras en el Área de la Concesión desde (e incluyendo) la Fecha en que se produzca la Toma de Posesión y hasta (e incluyendo) la fecha de Caducidad de la Concesión, excepto que dichos eventos (i) sean causados por negligencia grave o dolo del CONCEDENTE (o cualquier trabajador, agente, o representante de éste) o (ii) que sean causados única y directamente por cualquier acción regulatoria adoptada por el REGULADOR.

Con respecto a cualquier daño, pérdida, reclamo o responsabilidad que provenga de la Explotación del Área de la Concesión o del Área de Servicios Opcionales después de la Toma de Posesión, el CONCESIONARIO será responsable ante el CONCEDENTE, sólo hasta la medida que tal pérdida, daño, reclamo o responsabilidad se origine en un acto u omisión del CONCESIONARIO, de sus subcontratistas o de los ocupantes de una obra a cualquier título, bien o espacio en el Área de la Concesión.

Asimismo y con independencia de lo estipulado en la presente cláusula y las obligaciones en ella establecidas, el CONCESIONARIO deberá pagar la totalidad de las sumas debidas a cualquier persona hasta el límite de su responsabilidad de acuerdo con las Leyes y Disposiciones Aplicables en el Estado de la República del Perú vigentes en el momento en que se produce el daño.

El CONCESIONARIO asumirá los costos de todo y cada uno de los deducibles y/o coaseguros que haya contratado en las pólizas de seguros requeridas.

Otras responsabilidades y Obligaciones del CONCESIONARIO

12.11.- El CONCESIONARIO contratará todas las pólizas de seguro que se requieran en virtud del presente Contrato con Compañías de Seguros y Reaseguros que tengan la calificación B+ o una superior, según información de la SBS y/o Clasificadora de Riesgos que operen en el Perú y/o en el extranjero. Los certificados de seguros para cada póliza antes indicadas deberán contener lo siguiente, los mismos que deberán ser presentados a más tardar treinta (30) Días antes del Inicio de las Obras de Construcción:

- Una declaración en la que el CONCEDENTE aparezca como asegurado adicional.
- Una declaración en la que la Compañía de Seguros haya renunciado a los derechos de subrogación con respecto al CONCEDENTE.

Obligación del CONCEDENTE

12.12.- En caso el CONCEDENTE recibiera o percibiera algún monto de reembolso de daños producidos en la infraestructura vial en cumplimiento de los términos pactados en las pólizas a que se refiere la presente Sección, serán destinados única y exclusivamente a que el CONCESIONARIO repare dichos daños, de tal manera que pueda seguir explotando normalmente la carretera Nuevo Mocupe – Cayaltí – Oyotún. Para tal efecto, el CONCEDENTE deberá entregar los montos percibidos al CONCESIONARIO en un plazo que no deberá exceder de treinta (30) Días.

SECCIÓN XIII: CONSIDERACIONES SOCIO AMBIENTALES

Obligaciones Socio Ambientales del CONCESIONARIO

13.1.- Durante las etapas de Construcción, Conservación y Explotación de la Concesión, el CONCESIONARIO es responsable de adoptar las medidas destinadas a conservar el ambiente como una variable fundamental de su gestión, implementando las medidas necesarias que aseguren un adecuado manejo ambiental apropiado en la carretera Nuevo Mocupe – Cayaltí – Oyotún y los mecanismos que permitan una adecuada comunicación con la comunidad, lo cual debe estar contenido en los estudios de Impacto Ambiental elaborado por el CONCESIONARIO y aprobado por el CONCEDENTE, conforme lo establecen las normas legales aplicables.

13.2.- El CONCESIONARIO será solidariamente responsable con los sub contratistas de la aplicación de la normativa ambiental vigente, en especial de las normas en materia ambiental relacionados directamente con sus actividades económicas. Ante cualquier daño ambiental, pérdida, reclamo o responsabilidad del CONCESIONARIO en el Área

de la Concesión o como producto de sus actividades, se aplicará lo establecido en la Cláusula 12.10 del presente Contrato.

13.3.- Con el propósito de prevenir y minimizar los impactos negativos que se puedan producir a los componentes social y ambiental en el área de influencia de la Concesión, el CONCESIONARIO deberá cumplir, durante las etapas de Construcción, Conservación y operación, con las especificaciones y medidas definidas en el Estudio de Impacto Ambiental, el cual se elaborará de acuerdo a los términos de referencia establecidos en el Anexo XIII del Contrato.

13.4.- El CONCESIONARIO sólo será responsable de la mitigación de los problemas ambientales que se generen en el Área de la Concesión, Área de Servicios Opcionales y/u otras áreas utilizadas para la instalación y operación de Campamentos, Plantas de Asfalto y Chancadoras, Canteras y Depósitos de Material Excedente (DME), área de influencia directa a partir de la Fecha de Suscripción del Contrato, o en zonas fuera del Área de la Concesión de conformidad con lo previsto en la Ley General del Ambiente, en la medida que los impactos hayan sido identificados en el Estudio de Impacto Ambiental o en su defecto se demuestre que la causa del daño se hubiere originado como consecuencia de las actividades realizadas en el Área de la Concesión.

A fin de remediar estos impactos, el CONCESIONARIO adoptará las medidas previstas en el Plan de Manejo Ambiental, el mismo que forma parte del Estudio de Impacto Ambiental: sin perjuicio de las medidas adicionales de mitigación a las cuales se hace referencia en la Cláusula 13.13 del Contrato.

13.5.- El CONCESIONARIO en ningún caso será responsable por daños ambientales preexistentes (incluidos pasivos ambientales) o generados antes de la Fecha de Suscripción del Contrato, aún cuando los efectos dañinos y/o los reclamos correspondientes se produzcan después de dicha fecha. De existir daños ambientales preexistentes, será de obligación del CONCESIONARIO el identificar tales daños a través de un estudio de línea base que deberá estar contenido en el Estudio de Impacto Ambiental, conforme a lo señalado en el segundo párrafo de la Cláusula 13.6.

Estudio de Impacto Ambiental

13.6.- Sin perjuicio que el Estudio de Impacto Ambiental se encuentre en concordancia con los alcances de los Estudios Definitivos de Ingeniería, el CONCESIONARIO deberá presentar ante la Dirección General de Asuntos Socio-Ambientales del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (DGASA), para su evaluación y aprobación el EIA correspondiente, previa presentación al Instituto Nacional de Recursos Naturales (INRENA), para opinión técnica en caso sea necesario. Por otro lado, una copia del Estudio de Impacto Ambiental (EIA), deberá ser presentado al REGULADOR para que este organismo tome conocimiento del mismo.

El Estudio de Impacto Ambiental deberá contener expresamente el estudio de línea base del área de influencia del proyecto con la relación de los pasivos ambientales, identificados antes de la Concesión. Dicho estudio deberá ser desarrollado a nivel de detalle, sobre la base de los contenidos del Estudio de Impacto Ambiental a nivel de factibilidad y Términos de Referencia señalados en el Anexo XIII del Contrato, sin perjuicio del cumplimiento de otras normas en materia ambiental que resulten aplicables.

13.7. El Estudio de Impacto Ambiental deberá ser presentado para su aprobación, dentro del plazo previsto para la presentación de los Estudios Definitivos de Ingeniería, para que la DGASA emita las observaciones correspondientes y para que el CONCESIONARIO proceda a su subsanación.

Especificaciones Socio Ambientales para las Obras de Construcción y

Explotación

13.8.- Las especificaciones socio ambientales para las Obras de Construcción deberán estar contenidas, de acuerdo a los Términos de Referencia correspondientes, en el Estudio de Impacto Ambiental respectivo que será elaborado por el CONCESIONARIO y aprobados por la DGASA.

El contenido del Estudio de Impacto Ambiental es el establecido por las normas legales vigentes sobre la materia. Sin perjuicio de lo establecido anteriormente, el Estudio de Impacto Ambiental deberá contener la información señalada en los Términos de Referencia indicados en el Anexo XIII del Contrato.

En la eventualidad de que el Estudio de Impacto Ambiental no sea aprobado o no sea necesaria su modificación, el CONCESIONARIO deberá en el plazo que el CONCEDENTE determine, presentarlos nuevamente a la DGASA, para su aprobación. En este caso, no es aplicable lo previsto en el segundo párrafo de la cláusula 13.7 precedente.

El manejo de los lugares destinados a la instalación y operación de campamentos y operación de plantas de asfalto, hormigón y chancado; de explotación de canteras; y de DME deberá incluirse en los informes ambientales mensuales que deberá entregar el CONCESIONARIO al REGULADOR y a la Autoridad Ambiental Competente, según lo establecido en la Cláusula 13.12 del presente Contrato

13.9.- El CONCESIONARIO deberá cumplir, como parte de su gestión ambiental, con las normas legales referidas al manejo de residuos sólidos y residuos sólidos peligrosos, manejo de materiales peligrosos, uso de agua, vertimiento de agua y residuos líquidos, ruido, calidad de agua, calidad de aire, consumo de hidrocarburos, zonificación, entre otros aspectos ambientales regulados por la legislación peruana. El incumplimiento de estas obligaciones será sancionado por la Autoridad Ambiental Competente, de acuerdo con la legislación vigente.

El incumplimiento de las obligaciones en materia ambiental no contempladas expresamente en el Contrato será sancionado por las autoridades pertinentes.

13.10.- Para el tratamiento de los aspectos del patrimonio cultural, se considerarán las siguientes especificaciones:

a. Normatividad Ambiental Aplicable

La Ley N° 28296 - Ley General del Patrimonio Cultural, reconoce como bien cultural los sitios arqueológicos, estipulando sanciones administrativas por caso de negligencia grave o dolo, en la conservación de los bienes del patrimonio cultural de la Nación.

Mediante Resolución Suprema N° 004-2000-ED se aprueba el Reglamento de Investigaciones Arqueológicas.

El Decreto Supremo N° 022-2002-ED, aprueba el Texto Único de Procedimientos Administrativos del Instituto Nacional de Cultura (INC) del 26.08.2002.

El Decreto Supremo N° 017-2003-ED aprueba el Reglamento de Organización y Funciones del Instituto Nacional de Cultura (INC). Este organismo constituye la entidad gubernamental encargada de velar por el cumplimiento de la norma referente al patrimonio cultural.

Conforme a lo señalado por el Instituto Nacional de Cultura en los Oficios Nos. 1180 2004-IN/DN y 353-2005-IN/DN se tendrá en cuenta lo siguiente:

"En caso de vías asfaltadas, construidas en décadas pasadas, no demandan de la expedición del CIRA, debido a que se haya construido y se encuentran en pleno uso, al igual que los casos de los derechos de vías de tales carreteras".

"La Concesión de vías (y su Derecho de Vía) construidas, que actualmente prestan servicio público y que no estuvieran asfaltadas, no requieren de la expedición de un Certificado de Inexistencia de Restos Arqueológicos para la realización de obras sobre el trazo actualmente existente".

"En el caso que las obras impliquen modificaciones o variantes en el trazo existente, se requerirá necesariamente contar con el Certificado de Inexistencia de Restos Arqueológicos, para aquellas áreas que estén involucradas en el nuevo trazo"

"En el caso que las obras requieran de zonas de extracción de material (canteras), las mencionadas zonas deberán contar con el correspondiente Certificado de Inexistencia de Restos Arqueológicos".

Asimismo, conforme a lo señalado por el Instituto Nacional de Cultura mediante Oficio No. 687-2007-INC/DN, se tendrá en cuenta:

La obligatoriedad de tramitar el Certificado Arqueológicos (CIRA) para los casos siguientes:

- Cuando las obras y actividades de ingeniería vial de "habilitación", "Mejoramiento", "Rehabilitación", "Construcción", "equipamiento", "operación" y "Conservación" de carreteras existentes, impliquen remoción del terreno circundante, fuera del Derecho de Vía (10 m a cada lado del eje de la vía), ya sea por modificar, variar, ampliar o mejorar la misma (en longitud y ancho), acondicionar sectores para tránsito peatonal y maquinaria en el marco de las obras de ingeniería, así como Construcción y/o Mejoramiento de todo tipo de infraestructura adicional, asociada al plan vial materia de Concesión.
- Cuando las obras y actividades de ingeniería vial, comprenden disponer de sectores de uso complementario, que impliquen remoción del suelo y subsuelo, tales como campamentos, canteras, botaderos o aéreas de material excedente, accesos, carreteras temporales, plantas industriales, polvorines, zonas de pruebas y/o estudios de ingeniería, Construcción y/o Mejoramiento de puentes, pontones, unidad de peaje, implementación de servicio de los usuarios y otros.

La realización de los procedimientos técnicos y autorizaciones gestionadas ante el INC (Proyecto de Evaluación Arqueológica, en todas sus modalidades y solicitud del Certificado de Inexistencia de Restos Arqueológicos) deberán efectuarse previamente a la ejecución de las Obras de ingeniería.

Asimismo, el Estudio de Impacto Ambiental de la carretera, deberá considerar el diagnóstico del patrimonio arqueológico, de acuerdo a los procedimientos técnicos y administrativos por el INC

Sin perjuicio de lo señalado en los párrafos anteriores, será de observancia obligatoria cualquier otra Ley o Disposición Aplicable que sustituya las normas indicadas. El incumplimiento de estas disposiciones, así como de aquellas adicionales contenidas en las normas sobre patrimonio cultural, será sancionado por la autoridad competente

13.11.- Adicionalmente a lo señalado en la cláusula anterior, para el tratamiento del Patrimonio Cultural, se considerarán las siguientes especificaciones:

a. Medidas de Prevención de Riesgos y Contingencias

El CONCESIONARIO deberá cumplir con todas las obligaciones señaladas en el Contrato, observando la legislación de la materia que protege el patrimonio cultural de la República del Perú.

Si el CONCESIONARIO descubriera fósiles, reliquias minerales, recursos naturales o culturales de cualquier clase o cualquier otro objeto de valor, deberá notificar inmediatamente por escrito al REGULADOR y a la Autoridad Gubernamental competente y suspender toda actividad en el área de dicho hallazgo; siendo responsabilidad del CONCESIONARIO tomar las acciones que determine dicho órgano, no pudiendo en ningún caso adquirir título o derecho sobre el material o tesoro que encuentre.

b. Plan de Seguimiento y Monitoreo Arqueológico

El CONCESIONARIO, una vez obtenida la certificación y/o autorizaciones correspondientes ante el INC, deberá asumir y ejecutar labores de monitoreo arqueológico a cargo de un arqueólogo durante las actividades de ingeniería vial, de la carretera materia de Concesión. El monitoreo arqueológico se aplicará para todas las fases de Construcción y tipos de Obras viales, así como Obras e infraestructura complementaria y será asumido por el CONCESIONARIO.

Los planes de monitoreo arqueológico deberán consignar como mínimo programas de inducción arqueológica dirigido a todos los responsables de la ejecución de las obras de ingeniería (administrativos y de campo), un protocolo en el caso de hallazgos fortuitos de evidencias arqueológicas y las correspondientes medidas de riesgos y contingencias arqueológicas.

Informes Ambientales durante las Obras de Construcción

13.12.- Dentro de los primeros quince (15) Días de cada mes, el CONCESIONARIO entregará al REGULADOR, con copia a DGASA, un informe ambiental que dé cuenta del estado del área, con las respectivas componentes ambientales que se han visto afectadas por las actividades y/o las Obras de la Concesión. En estos informes el CONCESIONARIO deberá entregar información sobre las actividades realizadas, dar cuenta de la aplicación de las medidas definidas en las Cláusulas 13.8 a 13.11 del presente Contrato y en el Estudio de Impacto Ambiental; señalar los problemas ambientales una vez aplicadas las especificaciones socio ambientales y programas de manejo ambiental, y proponer medidas adicionales necesarias para mitigarlos y corregirlos. Si estas medidas de mitigación no cumplen su objetivo, el CONCESIONARIO deberá proponer nuevas medidas de mitigación, compensación y otras, las que deberán ser señaladas en los informes ambientales mensuales, con el fin de ser autorizadas por la Autoridad Ambiental Competente, pudiendo esta autoridad de considerarlo pertinente, solicitar la opinión previa del REGULADOR antes de aprobar las mismas.

El CONCESIONARIO deberá elaborar los informes ambientales mensuales considerando como mínimo el contenido señalado en el Numeral 3 del Anexo XIII del Contrato.

13.13.- El CONCESIONARIO podrá incorporar medidas adicionales a las exigidas, que a su juicio, contribuyan al cumplimiento de las condiciones de Construcción indicadas en este Contrato, en lo referente a la protección del medio ambiente. Dichas medidas se deberán basar en los contenidos y conclusiones del Estudio de Impacto Ambiental

señalado en la Cláusula 13.6 del presente Contrato. Asimismo, estas medidas adicionales se incorporarán en los informes ambientales indicados en la cláusula precedente

Organismos Competentes

13.14.- Sin perjuicio de lo indicado a lo largo de la presente Sección, corresponde al REGULADOR conocer y, de ser el caso, si corresponde, imponer al CONCESIONARIO las sanciones por infracciones a las normas vigentes en materia ambiental, siempre que no exista otro organismo competente para conocer estas infracciones.

La competencia atribuida al REGULADOR no excluye las facultades que sobre esta materia pudieran tener otros organismos del Estado con competencia en materia ambiental y aprovechamiento de recursos naturales, entre ellos la DGASA, la Dirección General de Salud Ambiental — DIGESA, el INRENA, el INC, entre otros.

En caso de producirse un conflicto de competencias entre el REGULADOR y alguno de los organismos mencionados en el párrafo precedente, deberá recurrirse a los mecanismos para resolver los conflictos de competencia establecidos por la Ley N° 28611, Ley General del Ambiente, sus normas reglamentarias y complementarias, así como a la dispuesto sobre este materia por la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General y sus normas modificatorias.

SECCIÓN XIV: RELACIONES CON SOCIOS, TERCEROS Y PERSONAL

Cesión o transferencia de la Concesión

14.1.- El CONCESIONARIO no podrá transferir su derecho a la Concesión ni ceder su posición contractual sin la autorización previa del CONCEDENTE, la cual deberá tener en consideración la opinión técnica que previamente debe emitir el REGULADOR.

Para efecto de la autorización, el CONCESIONARIO deberá comunicar su intención de transferir la Concesión o ceder su posición contractual, acompañando lo siguiente:

- a) Contrato preparatorio o carta de intención de transferencia o cesión, debidamente suscrita por el cedente, de acuerdo al procedimiento y con las mayorías societarias exigidas por el Estatuto Social;
- b) Contrato preparatorio o carta de intención de transferencia o cesión, debidamente suscrita por el cesionario, de acuerdo al procedimiento y con las mayorías societarias exigidas por el Estatuto Social.
- c) Documentación que acredite la capacidad legal necesaria del cesionario.
- d) Documentación que acredite la capacidad financiera y técnica del cesionario, teniendo en cuenta las previsiones de las Bases y el Contrato.
- e) Acuerdo por el cual el tercero conviene en asumir cualquier daño y pagar cualquier otra suma debida y pagadera por el CONCESIONARIO. En este mismo acuerdo deberá constar que la emisión de comprobantes de pago corresponderá al cesionario de acuerdo a lo previsto en el Contrato.

El CONCESIONARIO deberá presentar toda la documentación señalada en la presente cláusula tanto al CONCEDENTE como al REGULADOR. En un plazo no mayor de treinta (30) Días contados desde la presentación efectuada por el CONCESIONARIO, el REGULADOR deberá emitir opinión previa. A su vez, el CONCEDENTE deberá pronunciarse sobre la operación en un plazo máximo de cuarenta (40) Días, contados

desde la recepción de la opinión del REGULADOR. El asentimiento del CONCEDENTE no libera de responsabilidad al CONCESIONARIO por la transferencia de su derecho a la Concesión o cesión de su posición contractual hasta por un plazo máximo de un (01) año desde la fecha de aprobación de la cesión. Esto implica que durante este período dicha empresa será solidariamente responsable con el nuevo concesionario por los actos realizados hasta antes de la transferencia o cesión. El pronunciamiento negativo o la ausencia de pronunciamiento implican el rechazo de la operación.

Cláusulas en Contratos

14.2.- En todos los contratos que el CONCESIONARIO celebre con sus socios, terceros y personal, se deberán incluir cláusulas que contemplen lo siguiente:

- a) Incluir una Sección en virtud de la cual se precise que la caducidad de la concesión conllevará la resolución de los respectivos contratos por ser estos accesorios al primero.
- b) Limitar su plazo de vigencia a fin que en ningún caso exceda el plazo de la Concesión.
- c) La renuncia a interponer acciones de responsabilidad civil contra el CONCEDENTE, el REGULADOR y sus funcionarios.

En ningún caso el CONCESIONARIO se exime de responsabilidad alguna frente al CONCEDENTE, por actos derivados de la ejecución de los contratos suscritos con terceros, que pudiere tener incidencia alguna sobre la Concesión.

Relaciones de Personal

14.3.- Los contratos de trabajo de personal nacional o personal extranjero del CONCESIONARIO, la ejecución de dichos contratos y la resolución de los mismos se sujetan a las normas que regulan las relaciones laborales de los trabajadores de la actividad privada. Asimismo, serán de aplicación los regímenes especiales de trabajo en los supuestos que se presenten.

El CONCESIONARIO deberá cumplir estrictamente con la normativa laboral referida a las obligaciones formales del empleador (libros de planillas, boletas de pago y otras), el pago y retención de las cotizaciones previsionales, así como las obligaciones contractuales y legales referidas a la seguridad e higiene ocupacional.

14.4.- El CONCESIONARIO deberá contar con un equipo de personal que ante cualquier situación de emergencia garantice la prestación adecuada del Servicio durante las veinticuatro (24) horas del día.

14.5.- En caso se produzca la Caducidad de la Concesión, el CONCESIONARIO es responsable exclusivo del pago de todos los beneficios laborales, tales como remuneraciones, condiciones de trabajo y demás beneficios convencionales o unilaterales, adeudados a sus trabajadores hasta la fecha en que se produjo la Caducidad de la Concesión. El CONCEDENTE no será responsable, en ningún caso, de dichos adeudos.

En el supuesto que judicialmente se ordenara al CONCEDENTE a pagar alguna acreencia laboral, que se hubiese generado mientras se encuentre en vigencia la Concesión, éste podrá repetir contra el CONCESIONARIO.

14.6.- El CONCESIONARIO determinará libremente el número de personal que requiera contratar para la Explotación de la infraestructura vial de la carretera Nuevo Mocupe –

Cayaltí – Oyotún, incluyendo las labores de Conservación y operación de la unidad de peaje.

Contratos de Construcción

14.7.- En virtud de el (los) contratos(s) de construcción, el a los constructores deberán asumir en forma solidaria con el CONCESIONARIO la responsabilidad frente al CONCEDENTE por la Construcción de las Obras, respecto del porcentaje de participación de cada uno de ellos en la ejecución de las Obras.

Tratándose de un Consorcio de Constructores, la responsabilidad solidaria deberá ser asumida por cada uno de sus integrantes hasta por el porcentaje de participación en el mismo.

A la Fecha de Inicio de la Construcción, el CONCESIONARIO deberá haber cumplido con suscribir con una o varias empresas, de acuerdo a lo señalado en las Bases del Concurso, uno o más contratos de construcción en los términos y condiciones establecidos en los Lineamientos Generales del Programa Costa Sierra contenidos en las Bases. En virtud de dicho (s) contrato(s) de construcción, el o los constructores deberán asumir en forma solidaria con el CONCESIONARIO la responsabilidad frente al CONCEDENTE por la construcción de las Obras, respecto del porcentaje de participación de cada uno de ellos en la ejecución de las Obras. Tratándose de un Consorcio de Constructores la responsabilidad solidaria deberá ser asumida por la persona jurídica constituida para tal fin.

También en virtud de dicho(s) contrato(s) de construcción, el Constructor se comprometerá ante el CONCESIONARIO a no suspender o abandonar las Obras, ni a disminuir el ritmo de Obra sin causa justificada y sin contar el CONCESIONARIO con la previa autorización del CONCEDENTE.

El contrato de construcción no dará al Constructor ningún derecho invocable ni susceptible de hacer valer frente al CONCEDENTE por ninguna causa o motivo y bajo ninguna circunstancia, toda vez que la relación contractual es entre el CONCESIONARIO y Constructor, no teniendo este último con el CONCEDENTE vínculo alguno.

El CONCEDENTE tendrá la potestad de solicitar la sustitución del Constructor, previa opinión favorable del REGULADOR, cuando se verifique que el Constructor haya incurrido en incapacidad o en falta grave, que a juicio del CONCEDENTE, perjudique la buena marcha de la Obra y ponga el peligro la salud e integridad de las personas o, por el incumplimiento de las especificaciones técnicas durante la ejecución de la misma.

Para cualquier modificación en los contratos de construcción suscritos por el CONCESIONARIO, o respecto de los accionistas del constructor, que hayan acreditado el cumplimiento de los requisitos de precalificación durante la etapa del Concurso, a través de un Consorcio, o en caso de celebrarse nuevos contratos de construcción, será de observancia obligatoria lo señalado en el Acápito v) del Literal d) de la Cláusula 3.3, bajo sanción de caducidad de la Concesión.

El CONCEDENTE sólo podrá oponerse al cambio de Constructor antes referidos, en caso se verifique que el Constructor propuesto, no cumpla con las condiciones técnicas – operativas mínimas previstas en las Bases. El CONCEDENTE deberá emitir su opinión en el plazo de treinta (30) Días de presentada la solicitud del CONCESIONARIO. Si el CONCEDENTE no se pronunciase en el plazo establecido, se entenderá que la propuesta ha sido denegada. La solicitud de cambio de Constructor no implicará en ningún caso la extensión del plazo de ejecución de las Obras, siendo los gastos generales que se generen durante dicho período asumidos por el CONCESIONARIO.

SECCIÓN XV: COMPETENCIAS ADMINISTRATIVAS

Disposiciones Comunes

15.1.- El ejercicio de las funciones que en virtud de este Contrato y las normas legales pertinentes deben cumplir el CONCEDENTE y el REGULADOR, en ningún caso estará sujeto a autorizaciones, permisos o cualquier manifestación de voluntad del CONCESIONARIO. El CONCESIONARIO deberá prestar toda su colaboración para facilitar el cumplimiento de esas funciones, caso contrario será de aplicación lo dispuesto en el Reglamento de Infracciones y Sanciones de OSITRAN, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 023-2003-CD-OSITRAN, o la norma que lo sustituya. El CONCEDENTE y el REGULADOR cumplirán sus funciones relacionadas al presente Contrato, en estricto cumplimiento de las Leyes y Disposiciones Aplicables y dentro de sus respectivos ámbitos de competencia.

Opiniones Previas

15.2.- En los casos previstos en este Contrato en los que el ejercicio de las funciones que debe cumplir el CONCEDENTE o el REGULADOR requieran contar con una opinión previa, por parte de cualquiera de las entidades citadas, y que no se hubiesen establecido plazos, materias o procedimientos distintos para estos efectos, de manera expresa en las cláusulas correspondientes, se deberán respetar las siguientes reglas supletorias:

- a) En los casos en los cuales una de las entidades sea responsable de formular una opinión, el plazo que otorgará a la otra para emitir la suya será la mitad del plazo más un (01) Día con el que cuenta la entidad competente para pronunciarse conforme a lo previsto en este Contrato.
- b) El plazo máximo para emitir una opinión es de (30) Días —salvo lo previsto en el acápite anterior y otras disposiciones expresas del Contrato. Este plazo se cuenta desde el día siguiente que la solicitud de opinión es recibida por la entidad correspondiente. En caso de presentar una misma solicitud en fechas distintas, se contará el plazo a partir de la notificación de la última solicitud.
- c) En caso de requerir mayor información para emitir opinión, tanto el REGULADOR como el CONCEDENTE podrán optar por suspender el plazo mientras el CONCESIONARIO envía la información solicitada. El pedido de información deberá formularse dentro de los primeros cinco (05) Días de recibida la solicitud para emitir opinión. La suspensión del plazo podrá operar una sola vez.
- d) En caso una opinión no sea emitida o no se cumpla con la entrega de información por parte del CONCEDENTE, REGULADOR o alguna otra entidad, dentro de los plazos señalados en el Contrato, incluida esta Cláusula; se podrá prescindir de dicha opinión o información, a efectos de cumplir con pronunciarse dentro de los plazos previstos contractualmente, salvo que la misma estuviera prevista expresamente en las Leyes y Disposiciones Aplicables como condición para la realización de algún acto.
- e) De conformidad con el artículo 37 del Reglamento General del Organismo Supervisor de la Inversión en infraestructura de Transporte de Uso Público - OSITRAN vigente, las solicitudes de opiniones técnicas sobre renegociación y/o renovación del plazo de vigencia del Contrato de Concesión que se formulen al REGULADOR, deberá contener:
 - Análisis sobre la procedencia de la solicitud de conformidad con el contrato y/o las normas legales vigentes; y

- Análisis de los efectos de la renegociación y/o renovación del plazo de vigencia del Contrato de Concesión, analizando el cumplimiento de las obligaciones del CONCESIONARIO.

Toda opinión o aprobación emitida por el CONCEDENTE o el REGULADOR, al ser comunicada al CONCESIONARIO, deberá ser enviada con copia a la otra entidad, según sea el caso.

El CONCESIONARIO cumplirá con todos los requerimientos de información y procedimientos establecidos en este Contrato o que puedan ser establecidos por el CONCEDENTE y el REGULADOR, en las materias de su competencia.

El CONCESIONARIO deberá presentar los informes periódicos, estadísticas y cualquier otro dato con relación a sus actividades y operaciones, en las formas y plazos que establezcan el CONCEDENTE y el REGULADOR en el respectivo requerimiento.

El incumplimiento de entrega de información por parte del CONCESIONARIO será sometido a lo dispuesto por el Reglamento de Infracciones y Sanciones de OSITRAN.

Competencias y Facultades del REGULADOR

15.3.- El REGULADOR tiene competencia administrativa para ejercer todas las potestades atribuidas mediante la Ley N° 26917, así como sus normas modificatorias, complementarias y reglamentarias. Sin perjuicio de ello, en virtud del presente Contrato, el REGULADOR se encuentra facultado a realizar las actividades previstas en el mismo.

De la Potestad de Supervisión

15.4 Los costos derivados de las actividades de supervisión serán asumidos por el CONCESIONARIO, quien pagará al REGULADOR los montos indicados en la Cláusula 9.10 y en la Cláusula 15.9, en las oportunidades indicadas en dichas cláusulas.

En caso que el CONCESIONARIO no cancele el monto indicado en la Cláusula 15.9, se podrá ejecutar la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión hasta el monto indicado, sin perjuicio del cobro de las multas administrativas previstas en el Reglamento de Infracciones y Sanciones, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 023-2003-CD-OSITRAN, o norma que la sustituya.

15.5.- El REGULADOR podrá designar a un supervisor de Obras, el mismo que realizará las actividades que el primero le asigne. La titularidad de la función se mantiene en el REGULADOR.

El supervisor de Obras no deberá haber prestado directamente ningún tipo de servicios a favor del CONCESIONARIO, ni sus accionistas o Empresas Vinculadas en el último año en el Perú o en el extranjero, al momento que OSITRAN realice la contratación

De la Potestad Sancionadora

15.6.- El REGULADOR tiene competencia para aplicar sanciones al CONCESIONARIO en caso de incumplimiento de sus obligaciones, conforme a lo dispuesto en la Ley N° 26917 y los reglamentos que dicte sobre la materia. El CONCESIONARIO deberá proceder al cumplimiento de las sanciones que imponga OSITRAN de acuerdo a las Normas Regulatorias.

Adicionalmente, el OSITRAN es competente para aplicar al CONCESIONARIO las penalidades establecidas en el Anexo X del presente Contrato, ante el incumplimiento

de las obligaciones pactadas a cargo del CONCESIONARIO.

En todo lo no previsto en el presente Contrato, respecto al incumplimiento del CONCESIONARIO, se aplicara supletoriamente el Reglamento de Infracciones y Sanciones (RIS) vigente a la fecha de ocurrencia del incumplimiento.

Las sanciones administrativas impuestas entre otras autoridades administrativas, por la Administración Tributaria, el Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo, que se originen en la ejecución del presente Contrato, se aplicaran al CONCESIONARIO independientemente de las penalidades contractuales establecidas en el mismo y sin perjuicio de la obligación de responder por los daños y perjuicios resultantes del incumplimiento.

Penalidades Contractuales

15.7.- El monto de las penalidades será abonado por el CONCESIONARIO a la Cuenta de Emergencia Vial Extraordinaria del Fideicomiso de Administración, en el plazo de diez (10) Días contados a partir del día siguiente de la notificación que reciba por parte del REGULADOR.

El plazo para el abono de las penalidades a que se refiere la presente Cláusula será suspendido ante la impugnación de la penalidad por el CONCESIONARIO, reiniciándose el cómputo de dicho plazo en caso se confirme su imposición por el REGULADOR.

El CONCESIONARIO podrá impugnar la penalidad para lo cual deberá presentar ante el REGULADOR, en un plazo máximo de diez (10) Días, contado a partir del día siguiente de la fecha de notificación de la misma, la impugnación por escrito dirigida al REGULADOR con el respectivo sustento.

El REGULADOR contará con un plazo máximo de diez (10) Días para emitir su pronunciamiento debidamente motivado. En caso que vencido el plazo antes indicado, el REGULADOR no emita pronunciamiento alguno, se entenderá por denegada la impugnación presentada. La decisión del REGULADOR tendrá el carácter de definitivo y no estará sujeta a reclamación alguna por parte del CONCESIONARIO.

15.8.- En caso que el CONCESIONARIO incumpla con pagar dichas penalidades dentro del plazo mencionado, el REGULADOR podrá ejecutar la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión hasta el monto al que ascienda la penalidad impuesta. El importe de la ejecución de la citada garantía será depositado conforme a lo dispuesto en la Cláusula 15.7.

Aporte por Regulación

15.9.- El REGULADOR estará facultado para cobrar al CONCESIONARIO el Aporte por Regulación a que se refiere el Artículo 14 de la Ley N° 26917 y el Artículo 10 de la Ley N° 27332, en los términos y montos a que se refieren dichos dispositivos legales.

SECCIÓN XVI: CADUCIDAD DE LA CONCESIÓN

Terminación del Contrato

16.1.- La presente Concesión caducará por la verificación de alguna de las causales específicas establecidas en el presente Contrato.

Entre las causales en virtud de las cuales el Contrato podrá ser declarado resuelto se

encuentran las siguientes:

- a) Término por Vencimiento de Plazo.
- b) Término por Mutuo Acuerdo.
- c) Término por incumplimiento del CONCESIONARIO.
- d) Término por incumplimiento del CONCEDENTE.
- e) Decisión unilateral del CONCEDENTE.
- f) Fuerza Mayor o Caso Fortuito.

Término por Vencimiento del Plazo

16.2.- El Contrato terminará al vencimiento del plazo establecido en la Cláusula 4.1 o de cualquier plazo ampliatorio concedido conforme a la Sección IV.

La Terminación del Contrato por haberse vencido el plazo pactado no contemplará contraprestación por las inversiones y Obras e instalaciones en las áreas de terreno comprendidas en el Área de la Concesión, así como por los Bienes Reversibles, ni monto indemnizatorio alguno por eventuales daños que la Caducidad de la Concesión pueda generar para cualquiera de las Partes.

Término por Mutuo Acuerdo

16.3. El Contrato terminará en cualquier momento, por acuerdo escrito entre el CONCESIONARIO y el CONCEDENTE, previa opinión del REGULADOR.

Si el Término del Contrato se produce por mutuo acuerdo entre las Partes, éste deberá contener el mecanismo de liquidación de la Concesión. El acuerdo deberá considerar el tiempo transcurrido desde la celebración del Contrato, los montos de avance de Obra pendientes de ser reconocidos, el valor de los Bienes Reversibles y las circunstancias existentes a la fecha en que las Partes toman esa decisión, como criterios para determinar el mecanismo de liquidación. No se considerará monto indemnizatorio alguno por los daños que irroge la Caducidad de la Concesión a las Partes.

Término por incumplimiento del CONCESIONARIO

16.4. El Contrato terminará anticipadamente en caso que el CONCESIONARIO incurra en incumplimiento grave de sus obligaciones contractuales.

Sin perjuicio de las penalidades que procedan, se considerarán como causales de incumplimiento grave de las obligaciones del CONCESIONARIO, aquellas señaladas expresamente en el Contrato dentro de las cuales se encuentran las siguientes:

- a) Incumplimiento del CONCESIONARIO de la obligación de integrar su capital inicial, en el plazo y conforme a lo estipulado en el Literal a) de la Cláusula 3.3 del Contrato.
- b) La no concurrencia a la Toma de Posesión en el plazo y en la forma prevista para tal efecto.
- c) La grave alteración del ambiente y los recursos naturales, producto de la vulneración de las recomendaciones del Estudio de Impacto Ambiental, por causas imputables al CONCESIONARIO.

- d) La comisión de cualquier acto u omisión que constituya incumplimiento doloso del CONCESIONARIO que derivase en la comisión de un delito de acción pública en perjuicio del Usuario, del CONCEDENTE y/o del REGULADOR.
- e) La transferencia de los derechos del CONCESIONARIO, así como la cesión de su posición contractual sin autorización previa y por escrito del CONCEDENTE.
- f) La cobranza de la Tarifa de Peaje por montos distintos a los autorizados, verificada por el REGULADOR conforme a las disposiciones que para tal efecto este último disponga.
- g) El inicio, a instancia del CONCESIONARIO, de un proceso societario, administrativo o judicial para su disolución o liquidación.
- h) El inicio, a instancia del CONCESIONARIO de un procedimiento de fusión, escisión o transformación de sociedades u otra reorganización societaria, sin la correspondiente autorización del CONCEDENTE.
- i) El incumplimiento del CONCESIONARIO de reponer las Garantías señaladas en las Cláusulas 11.2, 11.3 y 11.4 en caso hayan sido ejecutadas por su no renovación o por un incumplimiento imputable al CONCESIONARIO, así como de no mantener vigentes la pólizas de seguros señaladas en la Sección XII, con excepción de los dispuesto en la Cláusula 12.9, siempre que el CONCEDENTE no haya hecho uso del derecho señalado en la Cláusula 12.5.
- j) La disposición de los Bienes de la Concesión en forma distinta a lo previsto en el Contrato por parte del CONCESIONARIO, sin autorización previa y por escrito del CONCEDENTE.
- k) La expedición de una orden administrativa firme o judicial consentida o ejecutoriada, por causas imputables al CONCESIONARIO que le impidan realizar una parte sustancial de su negocio o si ésta le impone un embargo, gravamen o secuestro que afecte a todos los Bienes Reversibles de la Concesión o parte sustancial de éstos, y si cualquiera de estas medidas se mantiene vigente durante más de sesenta (60) Días Calendarios o dentro del plazo mayor que haya fijado el REGULADOR por escrito, el cual se otorgará cuando medien causas razonables.
- l) La declaración de disolución, liquidación, quiebra o nombramiento de interventor del CONCESIONARIO de acuerdo a lo establecido en las normas legales sobre la materia. En estos casos, la resolución del Contrato se producirá cuando el CONCEDENTE tome conocimiento y curse una notificación en tal sentido, previa opinión del REGULADOR, siempre que la disolución y liquidación, quiebra u otra prevista en esta cláusula no hubiere sido subsanada, conforme a ley dentro de los ciento veinte (120) Días siguientes de notificada, o dentro de un plazo mayor que el REGULADOR por escrito haya fijado, el cual se otorgará cuando medien causas razonables, salvo que se pruebe que la declaración de disolución, liquidación, quiebra o nombramiento de un interventor haya sido fraudulenta.
- m) La modificación de los contratos de construcción, así como la suscripción de nuevos contratos de construcción, o la modificación en la participación accionaria de los accionistas del Constructor que acreditaron el cumplimiento de los requisitos de precalificación durante la etapa del Concurso a través de un Consorcio, de ser el caso, sin observar lo señalado en el Acápite v) del Literal d) de la Cláusula 3.3. Asimismo, toda modificación al contrato de operación celebrado con el Operador, el cambio de Operador o de las participaciones de sus accionistas, o la transferencia de la participación mínima equivalente al treinta y cinco por ciento (35%) del capital suscrito del CONCESIONARIO sin que se cumplan con los requisitos de

precalificación establecidas en las Bases del Concurso, sin observar la señalado en el Acápito v) y vi) del Literal d) de la Cláusula 3.3.

- n) La aplicación de penalidades contractuales que se hubieren hecho efectivas o quedado consentidas durante la vigencia del Contrato, cuyo monto en conjunto alcance el diez por ciento (10%) del monto contemplado en el Proyecto Referencial.

En este supuesto, el CONCEDENTE podrá, de considerarlo conveniente para garantizar la continuidad en la prestación de los servicios de la Concesión, no invocar la caducidad de la misma, y llegar a un acuerdo con el CONCESIONARIO, en relación a un nuevo límite de penalidades.

- o) Incumplimiento en la presentación de la Garantía de Construcción de Obras, cuando hubiesen transcurrido treinta (30) Días del plazo indicado en la Cláusula 6.17, sin perjuicio de las penalidades que correspondan.
- p) El reiterado incumplimiento de los parámetros asociados a la inversión y/o los Niveles de Servicio Global. Para estos efectos se entiende como reiterado incumplimiento de los parámetros asociados a la inversión la imposición por el REGULADOR de sanciones o penalidades por un monto mayor al dos por ciento (2%) de la Inversión Proyectoada Referencial por hechos ocurridos durante la Etapa de Ejecución de Obras. Asimismo, se entiende como incumplimiento reiterado de los parámetros asociados a los Niveles de Servicio Global, la imposición por el REGULADOR de sanciones o penalidades por un monto mayor al uno por ciento (1%) por año de la Inversión Proyectoada Referencial en el período posterior a la aceptación de las Obras de Construcción.

En el caso que el CONCEDENTE opte por la terminación del Contrato, conforme a lo señalado en los literales precedentes, el REGULADOR deberá comunicarlo al CONCESIONARIO por escrito con una anticipación de al menos noventa (90) Días Calendario respecto de la fecha de término anticipado prevista.

Asimismo, el REGULADOR podrá informar ante el CONCEDENTE la ocurrencia de una causal de suspensión temporal o Caducidad de la Concesión, que haya sido establecida en las Leyes y Disposiciones Aplicables a que se derive de la aplicación del presente Contrato.

16.5.- La terminación del Contrato por incumplimiento del CONCESIONARIO, dará derecho a recibir las sumas que se determinen de conformidad con lo establecido en el Apéndice IV del Anexo II.2

Las Partes convienen que, en caso de ocurrencia de cualquiera de las causales especificadas en la cláusula 16.4, se devengará a favor del CONCEDENTE una penalidad con carácter de indemnización por todo concepto correspondiente a los perjuicios causados por el incumplimiento del CONCESIONARIO. Dicha penalidad será equivalente al cien por ciento (100%) del monto de Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras referida en la Cláusula 11.2, en caso de verificarse que la causal está vinculada a la ejecución de las Obras, o equivalente al monto de la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión referida en el Cláusula 11.3, en caso de verificarse que la causal está vinculada a casos distintos a la ejecución de las Obras; entendiéndose en consecuencia que en caso de verificarse una causal de incumplimiento grave señalada en esta Cláusula, el CONCEDENTE está expresamente autorizado a cobrar y retener el monto de la garantía sin derecho a reembolso alguno para el CONCESIONARIO.

Término por Incumplimiento del CONCEDENTE

16.6.- El CONCESIONARIO podrá poner término anticipadamente al Contrato en caso que el CONCEDENTE incurra en incumplimiento grave de sus obligaciones contractuales.

16.7.- Habrá incumplimiento grave de las obligaciones del CONCEDENTE en los siguientes casos:

a) Incumplimiento del CONCEDENTE en los pagos del PAS.

El CONCESIONARIO podrá poner término al Contrato si el CONCEDENTE incurriera en el atraso en el pago del Cofinanciamiento, necesario para completar el importe del PAS por más de sesenta (60) Días Calendario, a partir de que dicha obligación sea exigible, siempre que el CONCESIONARIO hubiere presentado las facturas respectivas y éstas hubieran sido aceptadas por el CONCEDENTE sin observaciones, de conformidad al procedimiento señalado en las Cláusulas 6.28 a 6.33 y en el Apéndice II del Anexo II.2.

b) Incumplimiento del CONCEDENTE del procedimiento previsto para el restablecimiento del equilibrio económico financiero establecido en las Cláusulas 9.13 a 9.16.

c) Incumplimiento del CONCEDENTE en la entrega de la totalidad de las áreas de terreno comprendidas en el Área de la Concesión en los plazos previstos en la Cláusula 5.47.

d) Incumplimiento para aprobar o efectuar observaciones al Estudio Definitivo de Ingeniería y el Estudio de Impacto Ambiental en los plazos establecidos, conforme a lo previsto en las Cláusulas 6.6 y 13.7.

En el caso que el CONCESIONARIO opte por la terminación del Contrato, conforme a lo señalado en los literales precedentes, deberá así comunicarlo por escrito al CONCEDENTE y al REGULADOR con una anticipación de al menos noventa (90) Días Calendario respecto de la fecha de término anticipado prevista.

16.8.- La resolución del Contrato por incumplimiento del CONCEDENTE en los supuestos establecidos en los Literales a) y b) de la Cláusula 16.7 precedente, dará derecho al CONCESIONARIO a recibir las sumas que se determinen de conformidad con lo establecido en el Apéndice IV del Anexo II.2.

Asimismo, el CONCEDENTE abonará al CONCESIONARIO como compensación los gastos generales que correspondan y/o de desmovilización en que incurra, debidamente acreditados y reconocidos por el REGULADOR, en la medida en que dichos gastos no hayan sido reconocidos en un CAO emitido anteriormente. Los gastos generales acreditables se encuentran señalados en el Anexo XIV, renunciando el CONCESIONARIO a cualquier reclamo adicional. Adicionalmente el CONCEDENTE pagará al CONCESIONARIO una indemnización equivalente al monto de la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión.

El pago de la compensación antes referida se efectuará en la fecha que estaba prevista para el siguiente pago del PAS. El CONCEDENTE no efectuará los pagos de los subsiguientes PAMO.

El CONCEDENTE devolverá al CONCESIONARIO las Garantías de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras y de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión.

Los montos señalados en la presente Cláusula son los únicos pagos a ser reconocidos a favor del CONCESIONARIO, que incluye el reconocimiento de los gastos diversos con motivo de la Concesión, sea que la caducidad fuere por culpa del CONCESIONARIO o

del CONCEDENTE. En ningún caso, estos serán considerados como un pago adicional al PAS, sino por el contrario, se entiende que estos reemplazan al PAS.

16.9.- La resolución del Contrato antes del inicio de la etapa de ejecución de Obras por incumplimiento del CONCEDENTE, en los supuestos establecidos en los Literales c) y d) de la Cláusula 16.7 precedente, dará derecho a reconocer al CONCESIONARIO como compensación, los gastos generales preoperativos en que incurra hasta la fecha en que surta efecto la resolución del Contrato, debidamente acreditados y reconocidos por el REGULADOR. Los gastos generales acreditables se encuentran señalados en el Anexo XIV del presente Contrato, renunciando a cualquier reclamo adicional.

El CONCEDENTE no efectuara los pagos de los subsiguientes PAMO.

El pago de la compensación antes referida se efectuará en un plazo de cuatro (04) meses siguientes de ocurrida la resolución del Contrato.

El CONCEDENTE devolverá al CONCESIONARIO la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión.

El monto señalado en la presente Cláusula, es el único pago a ser reconocido a favor del CONCESIONARIO, que incluye el reconocimiento de los gastos diversos con motivo de la Concesión.

Facultad del CONCEDENTE de poner término Unilateral al Contrato

16.10.- El CONCEDENTE tiene la facultad de poner término unilateral al Contrato, por razones de interés público debidamente fundadas, las cuales deberán ser individualizadas, justificadas y desarrolladas en una comunicación de carácter oficial que realice el CONCEDENTE al CONCESIONARIO con una antelación no inferior a seis (06) meses del plazo previsto para la terminación del mismo. En este caso será de aplicación lo dispuesto en la Cláusula 16.8.

La referida comunicación deberá además estar suscrita por el organismo del Estado de la República del Perú competente para atender tal problema de interés público.

Terminación por Fuerza Mayor o Caso Fortuito

16.11.- El CONCESIONARIO tendrá la opción de resolver el Contrato por eventos de fuerza mayor o caso fortuito, siempre y cuando se verifique que se trata de alguno(s) de los eventos mencionados en la Sección XVII.

Para el ejercicio de la facultad contemplada en esta Sección, el CONCESIONARIO deberá observar el siguiente procedimiento:

a) El CONCESIONARIO deberá presentar un informe al CONCEDENTE y al REGULADOR, comunicando la ocurrencia de algunas de las circunstancias antes descritas dentro de los noventa (90) Días Calendarios siguientes a la ocurrencia de las mismas. Dicho informe deberá contener:

a.1) Una descripción fundada de la causal invocada y de los efectos económicos o jurídicos de la misma.

a.2) Una propuesta del procedimiento a seguir para la terminación del Contrato.

b) Dicha propuesta deberá ser entregada al CONCEDENTE, al REGULADOR, los cuales tendrán un plazo de veinte (20) Días para formularle observaciones.

- c) En caso de existir discrepancias en relación con el procedimiento propuesto por el CONCESIONARIO, éstas deberán someterse a arbitraje, de conformidad con lo establecido en la Sección XVIII del presente Contrato.

En el evento que el CONCESIONARIO ejerza la opción aquí establecida, éste recibirá un monto con arreglo a lo señalado en el Anexo II.2 según corresponda.

Efectos de la Terminación

16.12.- Efectos de la Caducidad de la Concesión son, entre otros, los siguientes:

- a) La Caducidad de la Concesión produce la obligación del CONCESIONARIO de devolver las áreas de terreno comprendidas en el Área de la Concesión y entregar los Bienes Reversibles al CONCEDENTE, conforme a los términos de la Sección V del presente Contrato.

Sesenta (60) Días Calendarios antes de que se produzca el término del Contrato, se dará inicio al Inventario Final de los bienes, el mismo que se realizará con intervención del REGULADOR y deberá quedar concluido diez (10) Días antes de la fecha de vencimiento del Contrato.

En el supuesto de caducidad por mutuo acuerdo, el Inventario Final integrará este acuerdo como anexo del Contrato que se suscriba para el efecto.

Finalizado el plazo máximo otorgado para la subsanación en los casos de resolución por incumplimiento del CONCESIONARIO a que se refiere la Cláusula 16.13, se dará comienzo a la elaboración del Inventario Final de los bienes, el mismo que se realizara con intervención del REGULADOR y que deberá quedar concluido a los sesenta (60) Días de iniciado.

El Inventario Final de los bienes deberá contar con la aprobación del CONCEDENTE, previa opinión del REGULADOR

- b) Producida la Caducidad de la Concesión, la actividad del CONCESIONARIO cesa y se extingue su derecho de explotar la infraestructura vial, derecho que es reasumido por el CONCEDENTE.

Asimismo, se extinguen todos los Contratos que a dicha fecha tenga suscrito el CONCESIONARIO, salvo aquellos que expresamente el CONCEDENTE haya decidido mantener en vigencia y asumido la posición contractual del CONCESIONARIO.

- c) Producida la Caducidad de la Concesión, el CONCEDENTE o el nuevo concesionario que éste designe se harán cargo de la carretera Nuevo Mocupe – Cayaltí – Oyotún, correspondiéndole al CONCEDENTE efectuar la liquidación final conforme a los términos de esta Sección.

Procedimiento para subsanación en caso de incumplimiento del CONCESIONARIO.

16.13.- En caso de incumplimiento grave del CONCESIONARIO previsto en la Cláusula 16.4 o de alguna otra obligación que no cuente con un procedimiento expreso de subsanación regulado en el Contrato, el REGULADOR otorgará un plazo al CONCESIONARIO de hasta sesenta (60) Días Calendario, el que será contado desde la fecha de recepción del requerimiento, para subsanar dicha situación de incumplimiento, salvo plazo distinto establecido en el Contrato.

Atendiendo a las circunstancias de cada caso, el REGULADOR a su criterio, podrá otorgar plazos mayores a los indicados.

Procedimiento para el rescate en caso de resolución del Contrato

16.14.- En caso que cualquiera de las Partes invoque la resolución del Contrato de Concesión por incumplimiento de la otra, o el CONCEDENTE decida unilateralmente la resolución del Contrato, el REGULADOR nombrará a una persona jurídica para que actúe como interventor temporal, quien tendrá a su cargo la Explotación de la Concesión y cumplirá las obligaciones del CONCESIONARIO por el plazo de un año, salvo que el CONCEDENTE disponga de un plazo menor o que no se requiere del interventor. El CONCEDENTE determinara el procedimiento para la sustitución del CONCESIONARIO.

SECCIÓN XVII: SUSPENSIÓN DE LAS OBLIGACIONES CONTEMPLADAS EN EL PRESENTE CONTRATO

17.1.- Para fines de este Contrato, existirá una situación de caso fortuito a fuerza mayor siempre que se produzca un evento, condición o circunstancia no imputable a las Partes, de naturaleza extraordinaria, imprevisible e irresistible, que impida a alguna de ellas cumplir con las obligaciones a su cargo o cause su cumplimiento parcial, tardío o defectuoso. El suceso deberá estar fuera del control razonable de la Parte que invoque la causal, la cual, a pesar de todos los esfuerzos razonables para prevenirlos a mitigar sus efectos, no puede evitar que se configure en una causal de suspensión del Contrato.

El incumplimiento de las obligaciones de cualquiera de las Partes, no será considerada como causa imputable de incumplimiento, durante el tiempo y hasta la medida que tal incumplimiento sea causado por alguna de las siguientes causales, pero no se limita a lo siguiente:

- a) Guerra externa o guerra civil, invasión, conflicto armado, revolución, motín e insurrección que impidan la ejecución de las Obras o la prestación del Servicio.
- b) Actos terroristas o de sabotaje en contra de la integridad física, la seguridad y los bienes de la Concesión.
- c) Aquellos paros o huelgas generales de trabajadores, protestas, actos de violencia o de fuerza, o convulsiones sociales, realizadas por organizaciones de hecho y/o de derecho, sean éstas, comunales, sociales o políticas, que afecten directamente al CONCESIONARIO por causas ajenas a su voluntad que no le sean imputables y que vayan más allá de su control razonable.
- d) Hechos de la naturaleza tales como terremotos, temblores, erupción volcánica, maremotos, huracán, ciclón, aluvión u otro, que ocasione la destrucción total o parcial de los Bienes de la Concesión, de los equipos y/o maquinarias que no sea cubierta por los seguros.
- e) Aquellos descubrimientos de restos arqueológicos que sean de una magnitud tal que impidan al CONCESIONARIO cumplir en forma definitiva con las obligaciones a su cargo.
- f) Acuerdo entre las Partes, derivado de circunstancias distintas a las referidas en los Literales a), b), c) y e) de esta Cláusula, en cuyo caso será necesario contar con la previa opinión del REGULADOR.

El incumplimiento de obligaciones producido a consecuencia de los supuestos indicados en la presente cláusula, no será sancionado con las penalidades indicadas en el

presente Contrato, conforme a los términos y condiciones previstos

Lo anterior es sin perjuicio de la obligación del CONCESIONARIO de reestablecer la Transitabilidad en la medida de lo posible, una vez que cese la causal que dio origen a la suspensión, y en el menor tiempo posible de conformidad con lo dispuesto en el Anexo III del Contrato.

Procedimiento para la Declaración de Suspensión.

17.2. Si una de las Partes no puede cumplir las obligaciones que se le imponen por el presente Contrato, debido a alguno de los eventos señalados en la Cláusula precedente, a excepción de la mencionada en el literal f), la Parte podrá solicitar la suspensión de sus obligaciones.

Para tal efecto, la Parte que se vea afectada por un evento de fuerza mayor o caso fortuito deberá notificar a la otra Parte y al REGULADOR, por escrito lo siguiente:

- i) Los hechos que constituyen dicho evento de fuerza mayor o caso fortuito, dentro de los siguientes siete (07) Días de haber ocurrido o haberse enterado, según sea el caso, dando las razones del incumplimiento, detalles de tal evento y la obligación o condición afectada; y,
- ii) El periodo estimado de restricción total o parcial de sus actividades y el grado de impacto previsto. Adicionalmente, deberá mantener a la otra Parte informada del desarrollo de dichos eventos.

La Parte que haya recibido la comunicación deberá comunicar al REGULADOR su opinión sobre la solicitud antedicha en un plazo no superior a los quince (15) Días, contados desde la fecha de comunicación de la circunstancia por la cual se invocó la suspensión temporal de las obligaciones.

Las Partes podrán acordar la suspensión siempre que medien acuerdo entre ellas, previa opinión del REGULADOR. El plazo para la opinión previa del REGULADOR será no mayor a los quince (15) Días de recibida la opinión de la Parte que fue comunicada de un evento de fuerza mayor o caso fortuito.

Cualquier disputa entre las Partes con relación a la suspensión o duración de un evento de fuerza mayor, se podrá someter al arbitraje establecido en la Sección XVIII del presente Contrato.

Si no hubiese controversia entre las Partes respecto de la ocurrencia del hecho de fuerza mayor, el CONCEDENTE deberá declarar la suspensión automáticamente.

Efectos de la Declaración de suspensión

17.3. El deber de una Parte de cumplir las obligaciones que aquí se le imponen, será temporalmente suspendido durante el periodo en que tal Parte este imposibilitada de cumplir, por causa de un evento de caso fortuito o fuerza mayor, pero sólo mientras exista esa imposibilidad de cumplir, extendiéndose el Plazo de la Concesión por un plazo igual al que dure la suspensión.

En el supuesto del párrafo anterior, el CONCEDENTE abonará al CONCESIONARIO los gastos generales en que incurra, debidamente acreditados y reconocidos por el REGULADOR. Los gastos generales acreditables se encuentran señalados en el Anexo XIV, renunciando el CONCESIONARIO a cualquier reclamo adicional.

El mayor costo correspondiente que pudiera resultar de la suspensión, en razón al caso

fortuito a de fuerza mayor, será determinada de común acuerdo entre las Partes previa opinión del REGULADOR y será asumido por el CONCEDENTE.

La Parte afectada por un evento de fuerza mayor, deberá notificar en forma inmediata a la otra Parte y al REGULADOR cuando tal evento haya cesado y no le impida seguir cumpliendo con sus obligaciones, y deberá a partir de entonces reasumir el cumplimiento de las obligaciones suspendidas del Contrato.

En caso la suspensión por fuerza mayor o caso fortuito se extienda por más de noventa (90) Días Calendario, contados desde la respectiva declaración, cualquiera de las Partes podrá invocar la Caducidad de la Concesión.

Mitigación

17.4. La Parte que haya notificado un evento de caso fortuito o fuerza mayor, deberá hacer esfuerzos razonables para mitigar los efectos de tal evento de fuerza mayor en el cumplimiento de sus obligaciones.

Procedimiento para asegurar la continuidad del servicio en caso de suspensión del Contrato

17.5.- En casos excepcionales en los cuales exista suspensión de la Concesión, a fin de evitar la paralización total o parcial del servicio, el REGULADOR podrá contratar temporalmente los servicios de personas o empresas especializadas para la operación total o parcial de la Concesión por un plazo no superior a un (01) año calendario.

SECCIÓN XVIII: SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

Ley Aplicable

18.1.- Las Partes han negociado, redactado y suscrito el Contrato con arreglo a las Leyes y Disposiciones Aplicables del Perú. Por tanto, expresan que el contenido, ejecución, conflictos y demás consecuencias que de él se originen, se regirán por la legislación interna del Perú, la misma que el CONCESIONARIO declara conocer.

Ámbito de Aplicación

18.2.- La presente Sección regula la solución de controversias de carácter patrimonial que se generen durante la Concesión y aquellas relacionadas con la Caducidad de la Concesión.

De conformidad con el artículo 62° de la Constitución Política del Perú, se reconoce que los conflictos derivados de la relación contractual solo se solucionaran en la vía arbitral, según los mecanismos de protección previstos en el Contrato.

El laudo que se expida será integrado a las reglas contractuales establecidas en el presente Contrato de Concesión.

Criterios de Interpretación

18.3.- En caso de divergencia en la interpretación de este Contrato, las Partes seguirán el siguiente orden de prelación para resolver dicha situación:

- a) El Contrato de Concesión.
- b) Enmiendas y Circulares a que se hace referencia en las Bases.
- c) Las Bases, que incluyen los Lineamientos del Programa Costa Sierra.

Únicamente, en caso de divergencia en la interpretación de un aspecto técnico, las Partes asignarán como primer orden de prelación al Proyecto Referencial, luego del cual se deberá observar el orden de prelación indicado en el párrafo de precedente.

18.4.- El Contrato se suscribe únicamente en idioma castellano. De existir cualquier diferencia entre cualquier traducción del Contrato y éste, prevalecerá el texto del Contrato en castellano. Las traducciones de este Contrato no se considerarán para efectos de su interpretación.

18.5.- Los plazos establecidos se computarán en días, meses o años según corresponda.

18.6.- Los títulos contenidos en el Contrato tienen únicamente el propósito de identificación y no deben ser considerados como parte del Contrato, para limitar o ampliar su contenido ni para determinar derechos y obligaciones de las Partes.

Los términos en singular incluirán los mismos términos en plural y viceversa. Los términos en masculino incluyen al femenino y viceversa.

18.7.- El uso de la disyunción “o” en una enumeración deberá entenderse que comprende excluyentemente a alguno de los elementos de tal enumeración.

18.8.- El uso de la conjunción “y” en una enumeración deberá entenderse que comprende a todos los elementos de dicha enumeración o lista.

18.9.- Todas aquellas Tarifas, costos, gastos y similares a que tenga derecho el CONCESIONARIO por la prestación del Servicio deberán ser cobrados en la moneda que corresponda conforme a las Leyes y Disposiciones Aplicables y a los términos del Contrato.

Trato Directo

18.10.- Las Partes declaran que es su voluntad que todos los conflictos o incertidumbres con relevancia jurídica que pudieran surgir con respecto a la ejecución, cumplimiento y cualquier aspecto relativo a la existencia, validez, eficacia o Caducidad del Contrato de la Concesión (con excepción de lo referente al régimen tarifario regulado por el REGULADOR cuya vía de reclamo es la vía administrativa u otras decisiones de este órgano o de personas o entidades en ejecución de sus competencias administrativas atribuidas por norma expresa), serán resueltos por trato directo entre las Partes.

El plazo de trato directo para el caso de arbitraje nacional deberá de ser de quince (15) Días contados a partir de la fecha en que una Parte comunica a la otra, por escrito, la existencia de un conflicto o de una incertidumbre con relevancia jurídica.

Tratándose del arbitraje internacional, el periodo de negociación o trato directo será no menor a seis (6) meses. Dicho plazo se computara a partir de la fecha en la que la parte que invoca la cláusula notifique su solicitud de iniciar el trato directo al Ministerio de Economía y Finanzas en su calidad de Coordinador del Sistema de Coordinación y Respuesta del Estado en Controversias Internacionales de Inversión, en virtud de lo establecido en la Ley N° 28933 y su reglamento, aprobado mediante Decreto Supremo N° 125-2008-EF y modificatorias.

Los plazos a que se refieren los párrafos anteriores podrá ser ampliado por decisión conjunta de las Partes, acuerdo que deberá constar por escrito, siempre que existan posibilidades reales que, de contarse con este plazo adicional, el conflicto será resuelto mediante el trato directo.

En caso las Partes, dentro del plazo de trato directo, no resolvieran el conflicto o incertidumbre suscitada, deberán definirlo como un conflicto o incertidumbre de carácter técnico o no-técnico, según sea el caso. Los conflictos o incertidumbres técnicas (cada una, una "Controversia Técnica") serán resueltos conforme al procedimiento estipulado en el Literal a) de la Cláusula 18.11. Los conflictos o incertidumbres que no sean de carácter técnico (cada una, una "Controversia No-Técnica") serán resueltos conforme al procedimiento previsto en el Literal b) de la Cláusula 18.11. En caso las Partes no se pusieran de acuerdo dentro del plazo de trato directo respecto de si el conflicto o controversia suscitado es una Controversia Técnica o una Controversia No-Técnica, entonces tal conflicto o incertidumbre deberá ser considerado como una Controversia No Técnica y será resuelto conforme al procedimiento respectivo previsto en el Literal b) de la Cláusula 18.11.

Cuando las Partes no se pongan de acuerdo con respecto a la naturaleza de la controversia, ambas Partes deberán sustentar su posición en una comunicación escrita que harán llegar a su contraparte. En ésta explicarán las razones por las cuales consideran que la controversia es de carácter Técnico o No-Técnico.

Arbitraje

18.11.- Modalidades de procedimientos arbitrales:

- a) Arbitraje de Conciencia.- Todas y cada una de las Controversias Técnicas que no puedan ser resueltas directamente por las Partes dentro del plazo de trato directo deberán ser sometidas a un arbitraje de conciencia, de conformidad con el Numeral 3 del Artículo 57 del Decreto Legislativo N° 1071, en el cual los árbitros resolverán conforme a sus conocimientos y leal saber y entender. Los árbitros podrán ser peritos nacionales o extranjeros, pero en todos los casos deberán contar con amplia experiencia en la materia de la Controversia Técnica respectiva, y no deberán tener conflicto de interés con ninguna de las Partes al momento y después de su designación como tales.

El Tribunal Arbitral podrá solicitar a las Partes la información que estime necesaria para resolver la Controversia Técnica que conozca, y como consecuencia de ello podrá presentar a las Partes una propuesta de conciliación, la cual podrá ser o no aceptada por éstas. El Tribunal Arbitral podrá actuar todos los medios probatorios y solicitar de las Partes o de terceras personas los medios probatorios que considere necesarios para resolver las pretensiones planteadas. El Tribunal Arbitral deberá preparar una decisión preliminar que notificará a las Partes dentro de los treinta (30) Días siguientes a su instalación, teniendo las Partes un plazo de cinco (5) Días para preparar y entregar al Tribunal sus comentarios a dicha decisión preliminar. El Tribunal Arbitral deberá expedir su decisión final sobre la Controversia Técnica suscitada dentro de los diez (10) Días siguientes a la recepción de los comentarios de las Partes, a su decisión preliminar o al vencimiento del plazo para presentar dichos comentarios, lo que ocurra primero. El procedimiento para la resolución de una Controversia Técnica deberá llevarse a cabo en la ciudad de Lima, Perú. Excepcionalmente, y por la naturaleza del caso concreto, el Tribunal Arbitral se trasladará a otra localidad sólo con el fin de actuar medios probatorios como un peritaje, una inspección ocular o cualquier otro medio probatorio que sea necesario actuar en otra localidad, por un plazo no mayor a diez (10) Días.

Los miembros del Tribunal deberán guardar absoluta reserva y mantener confidencialidad sobre toda la información que conozcan por su participación en la resolución de una Controversia Técnica.

- b) Arbitraje de Derecho.- Las Controversias No-Técnicas serán resueltas mediante

arbitraje de derecho, de conformidad con el Numeral 1 y 2 del Artículo 57 del Decreto Legislativo N° 1071, procedimiento en el cual los árbitros deberán resolver de conformidad con la legislación peruana aplicable. El arbitraje de derecho podrá ser local o internacional, de acuerdo a lo siguiente:

- (i) Cuando las Controversias No-Técnicas que tengan un monto involucrado superior a diez Millones y 00/100 Dólares de los Estados Unidos de América (US\$ 10 000 000,00) o su equivalente en moneda nacional, poniendo en riesgo la continuidad del Contrato, las partes tratarán de resolver dicha controversia vía trato directo dentro de un plazo de seis (06) meses adicionales al periodo de trato directo establecido en la Cláusula 18.10.

De conformidad a lo dispuesto en la Ley del Sistema de Coordinación y Respuesta del Estado en controversias internacionales de inversión, Ley N° 28933 (el Sistema), el inicio del plazo adicional previsto para el trato directo se sujetara a la comunicación que al respecto deberá remitir la Parte que invocó la presente cláusula al Ministerio de Economía y Finanzas en su calidad de Coordinador del Sistema, sin perjuicio de la obligación de comunicación anterior, a la otra parte, por escrito, sobre la existencia de un conflicto o de una incertidumbre con relevancia jurídica.

El plazo al que se refiere el párrafo anterior podrá ser ampliado por decisión conjunta de las Partes; acuerdo que deberá constar por escrito, siempre que existan posibilidades reales de que, de contarse con este plazo adicional, el conflicto será resuelto mediante el trato directo.

En caso las Partes no se pusieran de acuerdo dentro del plazo adicional de trato directo referido en los párrafos precedentes, la controversia suscitada será resuelta mediante arbitraje internacional de derecho a través de un procedimiento tramitado de conformidad con las Reglas de Conciliación y Arbitraje del Centro Internacional de Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones (el "CIADI"), establecidas en el Convenio sobre Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones entre Estados y Nacionales de otros Estados, aprobado por el Perú mediante Resolución Legislativa N° 26210, a cuyas normas las Partes se someten incondicionalmente.

Para efectos de tramitar los procedimientos de arbitraje internacional de derecho, de conformidad con las reglas de arbitraje del CIADI, el CONCEDENTE, en representación del Estado de la República del Perú, declara que al CONCESIONARIO se le considera como "Nacional de Otro Estado Contratante", por estar sometido a control extranjero según lo establece el Literal b) del Numeral 2 del Artículo 25 del Convenio sobre Arreglos de Diferencias Relativas a Inversiones entre Estados y nacionales de otros Estados, y el CONCESIONARIO acepta que se le considere como tal.

El arbitraje tendrá lugar en la ciudad de Washington D.C., Estados Unidos de América, y será conducido en idioma castellano. Se seguirá el procedimiento previsto en el Tratado al que hace referencia el párrafo anterior, para habilitar la instancia arbitral ante el CIADI.

Si por cualquier razón el CIADI decidiera no ser competente o declinara asumir el arbitraje promovido en virtud de la presente cláusula, las Partes de manera anticipada aceptan someter, en los mismos términos antes señalados, las Controversias No Técnicas que: (a) tengan un monto involucrado superior a diez Millones de Dólares de los Estados Unidos de América (US\$ 10 000 000,00) o su equivalente en moneda nacional, o (b) las Partes no estén de acuerdo sobre la cuantía de la materia controvertida, a las Reglas de Arbitraje del UNCITRAL. En

ese caso el arbitraje se Elevara a cabo en Lima, Perú

Alternativamente las Partes podrán acordar someter la controversia a otro fuero distinto al del CIADI si así lo estimaren conveniente

Las Partes expresan su consentimiento anticipado e irrevocable para que toda diferencia de esta naturaleza pueda ser sometida a cualquiera de los tribunales arbitrales ser señalados en los párrafos precedentes

- (ii) Las Controversias No-Técnicas en las que el monto involucrado sea igual o menor a Diez Millones y 00/100 Dólares de los Estados Unidos de América (US\$ 10 000 000,00), o su equivalente en moneda nacional, y aquellas controversias de puro derecho que no son cuantificables en dinero, serán resueltas mediante arbitraje de derecho, a través de un procedimiento tramitado de conformidad con los Reglamentos de Arbitraje del Centro de Arbitraje de la Cámara de Comercio de Lima, a cuyas normas las Partes se someten incondicionalmente, siendo de aplicación supletoria primero el Decreto Legislativo N° 1071 y después los principios arbitrales así como los usos y costumbres en materia arbitral.

El arbitraje tendrá lugar en la ciudad de Lima, Perú, y será conducido en idioma castellano, debiendo emitirse el laudo arbitral correspondiente dentro de los ciento veinte (120) Días posteriores a la fecha de instalación del Tribunal Arbitral. Excepcionalmente, el laudo podrá emitirse fuera de este plazo cuando el Tribunal Arbitral considere indispensable actuar medios probatorios como peritajes o inspecciones oculares fuera de la ciudad donde se lleva a cabo el procedimiento arbitral.

Reglas Procedimentales Comunes

18.12.- Tanto para el arbitraje de conciencia a que se refiere el Literal a) de la Cláusula 18.11 como para el arbitraje de derecho a que se refiere el Literal b) de la Cláusula 18.11, ya sea en su modalidad internacional o nacional, se aplicarán por igual las siguientes disposiciones generales:

- a) El Tribunal Arbitral estará integrado por tres (3) miembros. Cada Parte designará a un árbitro y el tercero será designado por acuerdo de los dos árbitros designados por las Partes, quien a su vez se desempeñará como Presidente del Tribunal Arbitral. Si los dos árbitros no llegasen a un acuerdo sobre el nombramiento del tercer árbitro dentro de los diez (10) Días siguientes a la fecha del nombramiento del segundo árbitro, el tercer árbitro será designado, a pedido de cualquiera de las Partes por la Cámara de Comercio de Lima, en el caso del arbitraje de conciencia y del arbitraje de derecho nacional, o por el CIADI, en el caso del arbitraje de derecho internacional, según corresponda. Si una de las Partes no designase el árbitro que le corresponde dentro del plazo de diez (10) Días contado a partir de la fecha de recepción del respectivo pedido de nombramiento, se considerará que ha renunciado a su derecho y el árbitro será designado a pedido de la otra Parte por la Cámara de Comercio de Lima o el CIADI, según sea el caso.
- b) Los árbitros pueden suplir, a su discreción, cualquier diferencia o alguna existente en la legislación o en el Contrato, mediante la aplicación de los principios generales del derecho.
- c) Las Partes acuerdan que el laudo que emita el Tribunal Arbitral será definitivo e inapelable. En este sentido, las Partes deben considerarlo como sentencia de última instancia, con autoridad de cosa juzgada. En consecuencia, las Partes renuncian a los recursos de reposición, apelación, anulación, casación o cualquier otro medio impugnatorio contra el laudo arbitral declarando que éste será obligatorio, de

definitivo cumplimiento y de ejecución inmediata, salvo en los casos taxativamente previstos en el Artículo 63 del Decreto Legislativo N° 1071, cuando sea de aplicación.

- d) Durante el desarrollo del arbitraje las Partes continuarán con la ejecución de sus obligaciones contractuales, en la medida en que sea posible, inclusive con aquella materia del arbitraje. Si la materia de arbitraje fuera el cumplimiento de las obligaciones garantizadas con la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión, si fuera aplicable, quedará en suspenso el plazo respectivo y tal garantía no podrá ser ejecutada por el motivo que suscitó el arbitraje y deberá ser mantenida vigente durante el procedimiento arbitral.
- e) Todos los gastos que irrogue la resolución de una Controversia Técnica, o No Técnica, incluyendo los honorarios de los árbitros que participen en la resolución de una controversia, serán cubiertos por la Parte vencida. Igual regla se aplica en caso la Parte demandada o reconvenida se allane o reconozca la pretensión del demandante o del reconviniente. También asumirá los gastos el demandante o el reconviniente que desista de la pretensión. En caso el procedimiento finalice sin un pronunciamiento sobre el fondo de las pretensiones por causa de transacción o conciliación, los referidos gastos serán cubiertos en partes iguales por el demandante y el demandado. Se excluyen de lo dispuesto en esta cláusula los costos y gastos tales como honorarios de asesores, costos internos u otros que resulten imputables a una Parte de manera individual.

SECCIÓN XIX: MODIFICACIONES AL CONTRATO

19.1.- Toda solicitud de enmienda, adición o modificación del presente Contrato por cualquiera de las Partes deberá ser presentada a la otra parte, con copia para el REGULADOR, con el debido sustento técnico y económico - financiero. La Parte resolverá dicha solicitud contando con la opinión técnica del REGULADOR. El acuerdo de modificación será obligatorio para las Partes solamente si consta por escrito y es firmado por los representantes debidamente autorizados de las Partes.

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

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

Las Partes podrán modificar el presente Contrato con la finalidad de obtener los recursos financieros necesarios por parte del CONCESIONARIO, para la ejecución de las Obras de Construcción.

19.3.- Para efectos de lo establecido en los párrafos precedentes, debe tomarse en cuenta que la modificación de cualquiera de los términos establecidos en el presente Contrato, requiere de la opinión previa del REGULADOR.

De igual modo, las Partes podrán presentar una solicitud al REGULADOR destinada a la revisión del Contrato, por causas que a criterio de una de las Partes no sea previsible a la Fecha de Suscripción del Contrato y que además genere un impacto en el mismo. Para este caso, se requerirá informe previo del REGULADOR.

SECCIÓN XX: FIDEICOMISO DE ADMINISTRACIÓN

20.1.- Con la finalidad de facilitar y garantizar el adecuado cumplimiento de las obligaciones derivadas del presente Contrato, el CONCESIONARIO se obliga a constituir y mantener, a su costo en calidad de fideicomitente, un fideicomiso irrevocable de Administración, el cual se registrará por las normas que se indican en el Apéndice III del Anexo II.2 del presente Contrato, así como lo dispuesto en el respectivo contrato de fideicomiso.

SECCIÓN XXI: DOMICILIOS

Fijación

21.1.- Salvo pacto expreso en sentido contrario que conste en el Contrato, todas las notificaciones, citaciones, peticiones, demandas y otras comunicaciones relacionadas con el Contrato, deberán realizarse por escrito y se considerarán válidamente realizadas cuando cuenten con el respectivo cargo de recepción o cuando sean enviadas por courier, por télex o por fax, una vez verificada su recepción, a las siguientes direcciones:

Si va dirigida al CONCEDENTE:

Nombre: Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
Dirección: Jirón Zorritos N° 1203, Lima 1.
Atención: Sr. Ministro de Transportes y Comunicaciones

Si va dirigida al CONCESIONARIO:

Nombre: OBRAINSA Concesión Valle del Zaña S.A.
Dirección: Calle Emilio Cavenecia 225, Oficina 102, San Isidro.
Mención: Sr. Graham Arthur Searles Roden

Si va dirigida al REGULADOR

Nombre: Organismo Regulador de la Inversión en infraestructura de Transporte de Uso Público — OSITRAN
Dirección: Avenida República de Panamá N° 3659, Urbanización El Palomar, San Isidro.
Atención Sr. Presidente del Consejo Directivo o a quien éste designe.

Cambios de Domicilio

21.2.- Todo cambio de domicilio deberá ser comunicado por escrito a la otra Parte del Contrato y al REGULADOR. Este nuevo domicilio deberá ser fijado cumpliendo los requisitos de la cláusula precedente.

Firmado en Lima, en cuatro (04) ejemplares originales, uno para el CONCEDENTE, otro para el REGULADOR, uno para PROINVERSION y otro ejemplar para el CONCESIONARIO, a los 30 días del mes de abril de 2009.

CONCEDENTE

CONCESIONARIO

ANEXO I

INFORMACIÓN GENERAL DE LA CONCESIÓN

1. Tramo Vial de la Concesión

Es la carretera Nuevo Mocupe – Cayaltí – Oyotún conformada por:

Cuadro N°1

TRAMO	RED VIAL	INICIO	FIN	LONG.(KM)
Nuevo Mocupe-Zaña	PE-1NJ(ramal)	0+000(Empalme de la Red Vial Nacional 1N)	10+700(Distrito de Zaña)	10.700
Zaña-Cayaltí	PE-1NJ(ramal)	11+750(Distrito de Zaña)	15+200(Distrito de Cayaltí)	3.450
Cayaltí-Oyotún	PE-1NJ(ramal)	15+200(Distrito de Cayaltí)	47+847(Distrito de Oyotún)	32.647
LONGITUD TOTAL DEL TRAMO				46.797

2. Inversión Proyectada Referencial:

La Inversión Proyectada Referencial asciende a la suma de **US\$ 17 385 541.43³** (Diecisiete millones trescientos ochenta y cinco mil quinientos cuarenta y uno y 43/100 Dólares de los Estado Unidos de América), incluido el IGV.

3. Capital social mínimo suscrito y pagado:

El capital social mínimo suscrito y pagado del CONCESIONARIO asciende a **US\$ 434 638.54** (Cuatrocientos treinta y cuatro mil seiscientos treinta y ocho y 54/100 Dólares de los Estados Unidos de América), 2.5% de la Inversión Proyectada Referencial, o su equivalente en Nuevos Soles.

4. Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras

La Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras asciende a **US\$1 738 554.14** (Un millón setecientos treinta y ocho mil quinientos cincuenta y cuatro y 14/100 Dólares de los Estados Unidos de América), 10% de la Inversión Proyectada Referencial.

5. Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Concesión

La Garantía de Fiel Cumplimiento de Contrato de Concesión asciende a un monto equivalente a dos (02) cuotas trimestrales del PAMO mas IGV, ascendente a **US\$858,602.26** (Ochocientos cincuenta y ocho mil seiscientos dos y 26/100 Dólares de los Estados Unidos de América).

³ Precios al 30 de mayo de 2008. Tipo de Cambio 2.845.

ANEXO II
ANEXO FINANCIERO

ANEXO II.1
APÉNDICE

MECANISMOS Y CERTIFICACIÓN DE LOS AVANCES DE OBRA

SECCIÓN I: CONTENIDO EL PROGRAMA DE EJECUCIÓN DE OBRAS.

- 1.1. El Programa de Ejecución de Obras establecido en la Cláusula 6.13 del Contrato deberá considerar, como mínimo, lo siguiente:
- a) Especificación de los avances de obra por cada partida y subpartida, a través de Hitos Constructivos.
 - b) La composición de cada Hito Constructivo, indicando el porcentaje que representa respecto del total de las Obras.
 - c) La determinación del porcentaje de avance de cada Hito Constructivo, se basará en los metrados de los Estudios Definitivos de Ingeniería.
 - d) La valorización de cada partida con relación al Hito Constructivo se realizará con los precios referenciales. A la valorización de los avances de Obras se deberá incluir los porcentajes de utilidad y de gastos generales correspondientes al presupuesto del Proyecto Referencial.

Procedimiento de control de avances mensuales

- 1.2. Los porcentajes de avance de Obra establecidos en el Programa de Ejecución de Obras, deberá verificarse en los Reportes de Avance de Obras establecido en la Cláusula 6.27 del Contrato.
- 1.3. Mensualmente el CONCESIONARIO presentará al REGULADOR un Reporte de Avance de Obra que deberá indicar:
- a) La cantidad de metrados ejecutados durante el mes, los mismos que deberán ser revisados y aprobados por el REGULADOR en el mes, por cada una de las partidas y Subpartidas de las Obras de Construcción.
 - b) Los metrados y porcentajes acumulados de cada partida, desde la Fecha de Inicio de la Construcción hasta el mes del reporte.
- 1.4. Los Reportes de Avance de Obra deberán ser presentados por el CONCESIONARIO al REGULADOR, dentro de los tres (03) Días siguientes a la culminación del periodo

correspondiente al reporte. El REGULADOR tendrá un plazo no mayor de veinte (20) Días para revisar dicho documento y verificar que las Obras de Construcción se hayan ejecutado conforme al ANEXOIII del Contrato, a los Estudios Definitivos de Ingeniería (EDI) y al Estudio de Impacto Ambiental (EIA).

Dentro de dicho plazo, el REGULADOR deberá proceder conforme a los siguiente: (i) aprobar el Reporte de Avance de Obra en caso encontrase conforme las Obras o; (ii) solicitar al CONCESIONARIO la subsanación de observaciones, en el plazo que a su criterio considere pertinente.

Con la presentación de último Reporte de Avance de Obra para alcanzar un Hito Constructivo debidamente aprobado por el REGULADOR, se dará inicio a la emisión del CAO, conforme a lo indicado en la siguiente sección.

SECCIÓN II: CAO

Emisión del CAO por el REGULADOR

2.1. Durante la etapa de ejecución de las Obras el CONCESIONARIO solicitará al REGULADOR un Certificado de Avance de Obras (CAO) por cada Hito Constructivo ejecutado.

2.2. Para la emisión de un CAO, el REGULADOR deberá observar el siguiente procedimiento:

- a) Dicho CAO será emitido por el REGULADOR en un plazo máximo de siete (07) Días de recibida la solicitud por partes del CONCESIONARIO, siempre que se haya verificado que las Obras han sido ejecutadas de conformidad con lo exigido en el Contrato de Concesión incluyendo, de manera enunciativa: i) los Estudios Definitivos de Ingeniería aprobados y, ii) las disposiciones aplicables del Anexo III del Contrato de Concesión.
- b) En caso que el REGULADOR tenga observaciones a la ejecución de las Obras, las comunicará por escrito al CONCESIONARIO dentro del plazo antes señalado. En este caso, el REGULADOR emitirá el CAO, únicamente cuando el CONCESIONARIO hubiera subsanado las observaciones debidamente comunicadas en un plazo no mayor de tres (03) días de verificada la subsanación de las observaciones.

La emisión del último CAO estará condicionada lo establecido en la Cláusula 6.28 y siguientes.

Emisión de un CAO por partidas, por el REGULADOR

2.3. EL CONCESIONARIO podrá solicitar un CAO por Partidas en los casos siguientes:

- a) EL REGULADOR no haya aprobado los Reportes de Avance de Obra que constituyen en Hito Constructivo ejecutado al 100%, en la medida que el REGULADOR haya aprobado por lo menos el 60% del valor del Hito Constructivo correspondiente. Para tal efecto, el REGULADOR determinará el valor referencial de los avances de Obras ejecutados y debidamente aprobados correspondientes

al Hito Constructivo.

EL CONCESIONARIO deberá entregar a favor del REGULADOR una carta fianza con las características de incondicional, irrevocable, solidaria, sin beneficio de excusión, ni división y de realización automática, equivalente al valor de los avances de Obra ejecutados aun no aprobados, la misma que deberá permanecer vigente hasta la aprobación de los mismos por parte del REGULADOR.

Entregada la Carta Fianza, se emitirá el CAO por partidas por el 100% del valor del Hito Constructivo.

Corresponderá al REGULADOR liberar la carta fianza una vez que haya aprobado los Reportes de Avance de Obra pendientes que dieron origen al CAO por partidas.

- b) Cuando existan Hitos Constructivos que no hayan sido concluidos, siempre y cuando el CONCESIONARIO haya efectuado egresos comprobados (incluye compra de materiales), a satisfacción del REGULADOR, empleados o a ser empleados en el Hito Constructivo y/o siguientes Hitos Constructivos, por un valor no menor al Hito Constructivo.

A tal efecto, el CONCESIONARIO deberá entregar a favor del REGULADOR una carta fianza con las características de incondicional, irrevocable, solidaria, sin beneficio de excusión, ni división y de realización automática, equivalente al 80% del valor consignado en el CAO por partidas.

Entregada la Carta Fianza, se emitirá el CAO por partidas por el valor de los egresos debidamente comprobados por el REGULADOR.

Corresponderá al REGULADOR liberar la carta fianza, cuando se hayan culminado las Obras correspondientes a dicho Hito Constructivo.

Disposiciones generales

- 2.4. En el caso indicado en el Literal b) del Numeral 2.3 precedente, el valor referencial consignado en el CAO por partidas deberá ser deducido del valor de los CAO que sean emitidos correspondientes a los Hitos Constructivos respecto de los cuales se imputaron los egresos que dieron origen a la emisión del CAO por partidas.
- 2.5. Asimismo, el CAO emitido bajo el alcance del Literal b) del Numeral 2.3 precedente, no dará lugar a un ajuste del PPO por variación de precios conforme lo estipulado en el Numeral 1.3. del Apéndice IV. Se entiende que el ajuste del PPO por variación de precios se efectuará en el momento en que dichos desembolsos sean incorporados como parte de las Obras.
- 2.6. En caso el CONCESIONARIO no cumpla con ejecutar las Obras de un Hito Constructivo dentro del plazo establecido en el Programa de Ejecución de Obras, corresponderá al REGULADOR fijar el nuevo plazo para la culminación de las Obras de Construcción pendientes de dicho Hito Constructivo. Si el nuevo plazo implica la prórroga del plazo máximo, por causas imputables al CONCESIONARIO, resultará de aplicación lo establecido en la Cláusula 6.21 del Contrato de Concesión, sin que se libere al CONCESIONARIO de su obligación de culminar las Obras de Construcción.

En caso el CONCESIONARIO incumpla con la culminación de las Obras del Hito Constructivo en el plazo previsto o en el nuevo plazo, según sea el caso, el REGULADOR procederá a ejecutar la carta fianza indicada en el numeral 2.3. del presente apéndice correspondiente hasta el monto equivalente al saldo de Obra a ejecutar del Hito Constructivo correspondiente, sin perjuicio de las demás acciones que correspondan al CONCEDENTE conforme a lo establecido en el Contrato. Este incumplimiento podrá ser considerado por el CONCEDENTE, a efectos de poder solicitar la resolución del Contrato, conforme a lo señalado en la Sección XVI. Lo antes señalado no libera de responsabilidad al CONCESIONARIO del cumplimiento de la totalidad de las Obras del Hito Constructivo.

- 2.7. En caso el monto de la garantía resulte insuficiente para garantizar la totalidad de la ejecución de las obras del Hito Constructivo correspondiente, se recurrirá de manera adicional, a la ejecución de la Garantía prevista en la Cláusula 11.2, por el monto que corresponda.

APENDICE II

CERTIFICADO DE AVANCE DE OBRA (CAO)

CAO N°.....

CONTRATO DE CONCESIÓN DEL TRAMO VIAL: NUEVO MOCUPE-CAYALTÍ- OYOTÚN

El presente Certificado de Avance de Obra -CAO- se emite de conformidad con lo establecido en el **Contrato de Concesión del Tramo Vial: Nuevo Mocupe-Cayaltí-Oyotún** (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 la empresa..... (en adelante, “el CONCESIONARIO”)

Certificación de la Avance de Obra

De acuerdo con lo establecido en el Contrato de Concesión, el REGULADOR certifica que el CONCESIONARIO ha cumplido con ejecutar un avance de obras equivalente al (%) del total de Obras.

EL REGULADOR certifica que las Obras materia del presente CAO han sido ejecutadas de acuerdo con los estándares, parámetros técnicos y socio ambientales que figuran en el Expediente Técnico y en los Estudios Definitivos de Ingeniería, aprobados por el CONCEDENTE.

El REGULADOR declara que las Obras materia del presente certificado han sido ejecutadas de acuerdo a lo establecido en la Sección VI del Contrato de Concesión.

Fecha: _____

REGULADOR

**CERTIFICADO DE AVANCE DE OBRA (CAO)
DEL ÚLTIMO HITO CONSTRUCTIVO**

CAO N°.....

**CONTRATO DE CONCESIÓN DEL TRAMO VIAL: NUEVO MOCUPE-CAYALTÍ-
OYOTÚN**

El presente Certificado de Avance de Obra-CAO- del último Hito Constructivo, se emite de conformidad con lo establecido en el **Contrato de Concesión del Tramo Vial: Nuevo Mocupe-Cayaltí-Oyotún** (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 la empresa..... (en adelante, "el CONCESIONARIO")

Certificación de la Avance de Obra

De acuerdo con lo establecido en el Contrato de Concesión, el REGULADOR certifica que el CONCESIONARIO ha cumplido con ejecutar el último Hito Constructivo que corresponde al..... (%) de las Obras.

EL REGULADOR certifica que las Obras materia del presente CAO han sido ejecutadas de acuerdo con los estándares, parámetros técnicos y socio-ambientales que figuran en el Expediente Técnico y en los Estudios Definitivos de Ingeniería, aprobados por el CONCEDENTE.

La emisión del presente CAO certifica la culminación del último Hito Constructivo así como la recepción de las Obras que conforman dicho hito.

Porcentaje de avance que representa el Hito Constructivo respecto de las Obras: (%) (a)
PPO original	US\$..... (b)
Ajuste al PPO	US\$ +/- (c)
PPO(incluyendo los Ajustes respectivos)	US\$..... (d)= (b) +/- (c)
Derechos de Cobro del CAO Certificado:	US\$..... (e)=[(a) x (b)] +/- (c)

Otorga el derecho a cobrar US\$.....en su oportunidad y según el Contrato de Concesión.

El REGULADOR declara que las Obras materia del presente certificado han sido ejecutadas de acuerdo a lo establecido en la Sección VI del Contrato de Concesión.

Fecha: _____

REGULADOR

**CERTIFICADO DE AVANCE DE OBRA POR PARTIDAS
(CAO por Partidas)**

CAO por Partidas N°.....

CONTRATO DE CONCESIÓN DEL TRAMO VIAL: NUEVO MOCUPE- CAYALTÍ- OYOTÚN

El presente Certificado de Avance de Obra por Partidas-CAO por Partidas- se emite de conformidad con lo establecido en el **Contrato de Concesión del Tramo Vial: Nuevo Mocupe- Cayaltí- Oyotún** (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 la empresa..... (en adelante, “el CONCESIONARIO”)

Certificación del Avance de Obra

De acuerdo con lo establecido en el Contrato de Concesión, el REGULADOR certifica que:

(Se deberá llenar la situación que corresponda)

Si bien el CONCESIONARIO ha culminado el Hito Constructivo [...] que corresponde al avance del [...] % de las Obras, sólo se ha reconocido un valor ascendente a US\$....., equivalente al [...] % del Hito en mención.

El CONCESIONARIO ha invertido US\$..... (como mínimo deberá ser el monto del Hito mínimo establecido en el Contrato de Concesión) en los Hitos Constructivos [...]

El REGULADOR certifica que las Obras del o de los Hitos Constructivos materia del presente CAO, han sido ejecutadas de acuerdo con los estándares, parámetros técnicos y socio-ambientales que figuran en el Expediente Técnico y en los Estudios Definitivos de Ingeniería, aprobados por el CONCEDENTE.

Porcentaje de avance que representa el avance de Obras/Hito Constructivo respecto de las Obras de Construcción:% (a)
PPO	US\$..... (b)
Derechos de Cobro del CAO Certificado:	US\$(c) = (a) x (b)

Otorga el derecho a cobrar -en su oportunidad y según el Contrato de Concesión- una proporción del PPO equivalente a US\$.....

El REGULADOR declara que las Obras materia del presente certificado han sido ejecutadas de acuerdo a lo establecido en la Sección VI del Contrato de Concesión.

Fecha: _____

REGULADOR

APÉNDICE III

VARIACIONES EN LOS METRADOS, SOLUCIONES TÉCNICAS, PARTIDAS NO CONSIDERADAS EN EL PROYECTO REFERENCIAL

- 1.1. Durante la ejecución de las Obras de Construcción, se pueden presentar los siguientes supuestos:
- i) Variaciones en metrados derivados de diferencias con el Proyecto Referencial: Se refiere a trabajos que supongan un aumento o disminución de metrados respecto a los contemplados en el Proyecto Referencial.
 - ii) Identificación de Soluciones Técnicas: Obras que sustituyan parte de las Obras de Construcción contempladas en el Proyecto Referencial y que representen una mejora que implique necesariamente una disminución o ahorro en el Presupuesto de Obra del Estudio de preinversión a nivel de Factibilidad del Proyecto “Mejoramiento de la Carretera Zaña – Cayaltí – Oyotún”, y que no generen mayores costos en otras partidas y/o Subpartidas, ni mayores costos de Conservación Vial.
 - iii) Ejecución de partidas no consideradas en el Proyecto Referencial: Estos trabajos serán tratados según el Numeral 1.7 del presente Apéndice.

Variaciones en metrados derivados de diferencias con el Proyecto Referencial

- 1.2. Podrán existir variaciones en metrados, respecto del Proyecto Referencial, identificadas para una misma partida, sea por el CONCESIONARIO o por el CONCEDENTE. Estas variaciones deberán estar técnicamente sustentadas y deberán ser valorizadas por el REGULADOR en función a los precios unitarios referenciales ajustados por variación de precios, determinados de acuerdo a lo siguiente:

Al término de cada Hito Constructivo, el CONCESIONARIO presentará al CONCEDENTE los precios unitarios referenciales ajustados por variación de precios de acuerdo al Numeral 1.3 del Apéndice IV del Anexo II.1. El CONCEDENTE, previa opinión del REGULADOR aprobará la variación de los metrados que correspondan.

- 1.3. La evaluación antes indicada, podrá conducir a que las Partes de mutuo acuerdo, procedan a una revisión del PPO. Para tal efecto se requerirá la opinión del REGULADOR.
- 1.4. En caso la variación represente menores metrados respecto a los contemplados en el Proyecto Referencial:
- i) El CONCESIONARIO podrá ejecutar otras obras a ser identificadas por el CONCEDENTE, priorizando el criterio de la Transitabilidad de la carretera Nuevo Mocupe – Cayaltí – Oyotún en su conjunto, hasta por el monto equivalente a la valorización de la disminución de metrados antes indicados, en cuyo caso el monto de PPO no sufrirá variación alguna; o,

- ii) En caso de no existir obras para ejecutar, el REGULADOR efectuará una reducción en el monto del PPO.

Identificación de Soluciones Técnicas

- 1.5. Durante la ejecución de las Obras, el CONCESIONARIO o el CONCEDENTE, podrán proponer, contando con opinión del REGULADOR, soluciones técnicas más eficientes que permitan lograr una disminución o ahorro en el presupuesto del Proyecto Referencial. Dichas soluciones técnicas deberán cumplir con los parámetros asociados a la inversión y preservar los Niveles de Servicio, priorizando el criterio de la Transitabilidad de la carretera Nuevo Mocupe Cayaltí — Oytún en su conjunto.
- 1.6. Las disminuciones o ahorros en el Proyecto Referencial implicarán que el REGULADOR reduzca el monto del PPO, salvo que el CONCEDENTE detecte obras que puedan ser ejecutadas por el CONCESIONARIO, hasta por el monto equivalente a la disminución de la inversión del Proyecto Referencial, en cuyo caso, el monto del PPO no sufrirá variación alguna.

En el supuesto referido en el párrafo anterior, en caso que:

- i) La solución técnica hubiese sido propuesta por el CONCESIONARIO, el CONCEDENTE reconocerá a favor de éste un 30% del monto que represente la disminución o ahorro de inversión contemplada en el Proyecto Referencial, lo cual implicará que la reducción en el monto del PPO será equivalente al 70% del ahorro señalado o que éste podrá ejecutar otras obras por un monto equivalente al 70% del ahorro señalado.
- ii) La solución técnica hubiese sido propuesta por el CONCEDENTE, éste reconocerá a favor del CONCESIONARIO, un 15% del monto que represente la disminución o ahorro de inversión contemplada en el Proyecto Referencial, lo cual implicará que la reducción en el monto del PPO será equivalente al 85% del ahorro señalado o que éste podrá ejecutar otras obras por un monto equivalente al 85% del ahorro señalado.

Si durante la ejecución de las soluciones técnicas propuestas por el CONCESIONARIO se presentasen variaciones, éstas serán de entera responsabilidad del CONCESIONARIO y no dará lugar a incrementos en el valor del PPO.

Ejecución de partidas no consideradas en el Proyecto Referencial

- 1.7. En caso el CONCESIONARIO encuentre la necesidad de ejecutar partidas no consideradas en el Proyecto Referencial, el REGULADOR evaluará y aprobará las mismas.

Para tal efecto, se valorizará el Tramo sujeto a variación, con los nuevos metrados y nuevas partidas presupuestales. Los precios unitarios para las nuevas partidas se definirán por mutuo acuerdo entre las Partes a precios de mercado, previa opinión del REGULADOR, el mismo que será pagado sin reajuste por variación de precios. Para ello, se procederá a efectuar el ajuste respectivo al PPO.

De no ponerse de acuerdo las Partes, éstas podrán someter la controversia a un

peritaje, conforme a lo establecido en la Cláusula 6.43.

Procedimiento para el pronunciamiento del REGULADOR y disposiciones comunes a los Numerales 1.2 a 1.7

- 1.8. En todos los casos, según corresponda, el REGULADOR procederá a informar a las Partes respecto del ajuste al PPO. El incremento derivado de la aplicación de los Numerales 1.2 a 1.7 del presente Apéndice, debe tomar en consideración los precios unitarios pactados (mutuo acuerdo entre las Partes) o referenciales ajustados por variación de precios, y la proporción correspondiente a utilidad y gastos generales variables del Tramo correspondiente, contemplados en los informes de actualización de presupuestos del Proyecto Referencial.

Asimismo, los ajustes derivados de la aplicación de los Numerales 1.2 a 1.7 del presente Apéndice, que originen incrementos en el PPO durante la ejecución de las Obras de Construcción, no deberán exceder en su conjunto al 15% del monto de Obra determinado en el EDI correspondiente a las Primeras Intervenciones, caso contrario la diferencia será asumida por el CONCESIONARIO.

Para los casos indicados en los Numerales 1.2 a 1.7, se requerirá el informe del REGULADOR, quien recibirá la posición de las Partes. El REGULADOR emitirá su opinión en un plazo máximo de diez (10) Días de recibido el requerimiento.

Para tal efecto, durante la ejecución de las Obras, el CONCESIONARIO deberá proporcionar todas las facilidades del caso, así como poner a disposición del REGULADOR, toda la documentación que sea necesaria para poder realizar una supervisión a detalle.

En los casos que el CONCEDENTE con opinión del REGULADOR, hubiera aceptado las modificaciones propuestas por el CONCESIONARIO, éste último se hace completamente responsable por dichas Obras en la etapa de Construcción y Explotación, no pudiendo solicitar en el futuro compensaciones adicionales de ningún tipo en los sectores donde los cambios propuestos fueron ejecutados.

APÉNDICE IV

MECANISMO DE AJUSTE DEL PPO Y PAMO

Ajuste del PAS

- 1.1.- El PAS comprende el PPO y el PAMO. En este sentido, si se produce un ajuste en el monto del PPO o del PAMO, también se producirá un ajuste en el PAS. Se asume que el PAS se encuentra gravado con el Impuesto a la Renta y el IGV.

El CONCESIONARIO podrá solicitar al CONCEDENTE, que la forma de pago del PPO o del PAMO sea en Nuevos Soles. Dicha solicitud deberá ser realizada dentro de los treinta (30) Días Calendario contados a partir de la Fecha de Suscripción del Contrato. Al respecto, el Tipo de Cambio a utilizar para atender lo solicitado será la del día 30 de mayo de 2008, cuyo valor es de S/. 2.845.

Procedimiento de Ajuste del PPO por las variaciones en metrados a que se refieren los Numerales 1.2 a 1.4 del Apéndice III del presente Anexo II.1.

- 1.2.- El REGULADOR deberá llevar el registro de la valorización por las variaciones en metrados a que se refieren los Numerales 1.2 a 1.4 del Apéndice III del presente Anexo II.1, de acuerdo a los precios unitarios referenciales ajustados por variación de precios, para que al final de la Obra sean considerados, siempre y cuando estos mayores metrados, hayan tenido la autorización correspondiente tanto del REGULADOR como del CONCEDENTE. Asimismo, el incremento producto de las variaciones de los metrados, tiene que considerar la proporción correspondiente a la utilidad y gastos generales variables del Tramo correspondiente, contemplados en los informes de actualización de presupuestos del Proyecto Referencial.

Durante la ejecución de la Obra, el valor referencial del HITO Constructivo contenido en cada CAO, no deberá incluir los ajustes por mayores metrados que se hubieren aprobado.

Todos los ajustes aprobados, con excepción de los ajustes realizados por variación de precios de insumos de la construcción en aplicación al numeral 1.3 siguiente, deberán incluirse en la valorización del último Hito Constructivo, o en el último Hito constructivo conforme a lo señalado en la Sección XVI; Caducidad de la Concesión.

Siendo que los mayores metrados que se hubieran aprobado y ejecutado deberán incluirse el último Hito Constructivo, su ajuste correspondiente por variación de precios de insumos de la Construcción, a solicitud del CONCESIONARIO o del CONCEDENTE.

Ajuste del PPO por Variación de Precios

- 1.3.- Durante el periodo comprendido entre la fecha de presentación de las ofertas económicas del Concurso, hasta la culminación de las obras de Construcción señaladas en la Cláusula 6.1 del Contrato, el monto del PPO podrá ser reajustado por concepto de variación de precios de insumos de la Constructor, a solicitud del

CONCESIONARIO o del CONCEDENTE.

El ajuste del PPO por variación de precios tendrá como objetivo actualizar los valores por avances de Obra a la conclusión de un Hito Constructivo o cuando se hubiere efectuado egresos comprobados que den lugar a la emisión de un CAO por partidas y se mantendrá por todo el plazo del pago del PPO.

Los ajustes al Valor Referencial del Hito Constructivo o al Valor del CAO por partidas, de ser el caso, y el ajuste del PPO se harán aplicando las siguientes fórmulas polinómicas, obtenidas de los informes de actualización de presupuestos del Proyecto Referencial:

$$\text{PPO} = 0.06 \text{ PPO (tramo 1)} + 0.05 \text{ (tramo 2)} + 0.89 \text{ PPO (tramo 3)}$$

Tramo: Nuevo Mocupe – Zaña (Tramo 1)

Moneda: Dólares de los Estados Unidos de América

Moneda: Nuevos Soles


$$fPPO_i = 0.06PPO \times \frac{TC_o}{TC_i} \times ktramo1_i \times f_i \quad fPPO_i = 0.06PPO \times ktramo1_i \times f_i$$

Donde:

- fPPO_i: Es el valor del PPO, correspondiente al avance de obra en el periodo i, ajustado por la variación de precios de insumos de la construcción.
- PPO: Es la oferta económica propuesta por el CONCESIONARIO.
- o: Corresponde al 30 de mayo de 2008
- i: Este es el periodo de ajuste por concepto de variación de precios de insumos de la construcción medido al final de cada Hito Constructivo.
- TC: Tipo de Cambio
- f_i: Es la proporción de avance de obra respecto del total del Tramo correspondiente en el periodo i medido al final de cada Hito Constructivo.
f₁ = CAO (expresado como porcentaje del presupuesto de Obra)
- Ktramo_{1i}: Es el factor de ajuste por concepto de variación de precios de insumos de la construcción del tramo 1 en el periodo i, determinado a través de la siguiente fórmula polinómica:
- Ktramo_{1i}: $0.605*(M_{Hr}/M_{ho}) + 0.076(Ar/Ao) + 0.078*(Cr/Co) + 0.097(Ar/Ao) + 0.014*(Pr/Po)$.

Donde:

Monomio	Factor	(%)	Símbolo	Índice	Descripción
1	0.605	7.438		37	HERRAMIENTA MANUAL
		92.562	MH	47	MANO DE OBRA
2	0.076	100.000	A	13	ASFALTO
3	0.078	100.000	C	80	CONCRETO PREMEZCLADO CORRUGADO

4	0.097	100.000	A	03	ACERO DE CONSTRUCCIÓN
5	0.144	100.000	P	53	PETROLEO DIESEL

Tramo: Zaña – Cayaltí (Tramo 2)

Moneda: Dólares de los Estados Unidos de América

Moneda: Nuevos Soles

$$fPPO_i = 0.05PPO \times \frac{TC_0}{TC_i} \times ktramo2_i \times f_i \qquad fPPO_i = 0.05PPO \times ktramo2_i \times f_i$$

Donde:

- fPPO: Es el valor del PPO, correspondiente al avance de obra en el periodo i, ajustado por la variación de precios de insumos de la construcción.
- PPO: Es la oferta económica propuesta por el CONCESIONARIO.
- o: Corresponde al 30 de mayo de 2008
- i: Es el periodo de ajuste por concepto de variación de precios de insumos de la construcción medido al final de cada Hito Constructivo
- TC: Tipo de Cambio
- fi: Es la proporción de avance de obra respecto del total del tramo correspondiente en el periodo i, medido al final de cada Hito Constructivo.
fi= CAOi (Expresado como porcentaje del presupuesto de Obra)

ktramo 2: Es el factor de ajuste por concepto de variación de precios de insumos de la construcción del tramo 2 en el periodo i, determinando a través de la siguiente fórmula polinómica.

$$ktramo2i= 0.234*(Mr/Mo)+0.074*(Cr/Co)+0.158*(Pr/po)+0.253(Mr/Mo)+0.281(Ir/Io)$$

Donde:

Monomio	Factor	(%)	Símbolo	Índice	Descripción
1	0.234	100.000	M	47	MANO DE OBRA
2	0.074	100.000	C	80	CONCRETO PREMEZCLADO
3	0.158	100.000	P	53	PETROLEO DIESEL
4	0.253	100.000	M	48	MAQUINARIA Y EQUIPO NACIONAL
5	0.281	100.000	I	39	INDICE GENERAL DE PRECIOS AL CONSUMIDOR

Tramo: Cayaltí-Oyotún (Tramo 3)

Moneda: Dólares de los Estados Unidos de América

Moneda: Nuevos Soles

$$fPPO_i = 0.89PPO \times \frac{TC_0}{TC_i} \times ktramo3_i \times f_i \qquad fPPO_i = 0.89PPO \times ktramo3_i \times f_i$$

Donde:

- fPPOi: Es el valor del PPO correspondiente al avance de obra en el periodo i, ajustado por la variación de precios de insumos de la construcción.
- PPO: Es la oferta económica propuesta por el CONCESIONARIO.
- o: Correspondiente al 30 de mayo de 2008.
- i: Es el periodo de ajuste por concepto de variación de precios de insumos de la construcción medido al final de cada Hito Constructivo.
- TC: Tipo de Cambio
- fi: Es la proporción de avance de obra respecto del total del Tramo correspondiente en el periodo i, medido al final de cada Hito Constructivo.
 $fi=CAOi=$ (expresado como porcentaje del presupuesto de obra)
- ktramo3i: Es el factor de ajuste por concepto de variación de precios de insumos de la construcción en el tramo 3 en el periodo i, determinado a través de la siguiente formula polinómicas.
- Ktramo3i: $0.162*(Mr / Mo) + 0.086*(Mar / Mao) + 0.061*(Pr / Po) + 0.083*(Cr / Co) + 0.389*(MMr / Mmo) + 0.29*(lr / lo)$

Donde:

Monomio	Factor	(%)	Símbolo	Índice	Descripción
1	0.162	100.000	M	47	MANO DE OBRA
2	0.086	47.674	MA P	09 44	ALCANTARILLADO METÁLICA MADERA TERCIARIA PARA CARPINTERÍA
3	0.061	100.000	C	53	PETROLEO DIESEL
4	0.083	100.000	A	80	ACERO DE CONSTRUCCIÓN
5	0.389	48.329	P	48	MAQUINARIA Y QUIPO NACIONAL
		51.671	MM	49	MAQUINARIA Y EQUIPO IMPORTADO
6	0.219	100.000	I	39	INDICE GENERAL DE PRECIOS AL CONSUMIDOR

Ajuste del PPO por cumplimiento del Decreto Supremo N 024-2007-MTC

En caso el CONCEDENTE solicite dar cumplimiento al Decreto Supremo N 024-2007-MTC, el PPO será ajustado y para ello las Partes deberán llegar a un acuerdo respecto a la retribución al CONCESIONARIO (costo directo, utilidad, gastos generales y supervisión) de acuerdo a lo indicado en la cláusula 6.45 del contrato.

Ajuste del PAMO

1.4 En caso que el pago por concepto de PAMO se efectuó en Dólares, este será reajustado anualmente de acuerdo a la inflación y a la variación del Tipo de Cambio que se suscite, aplicándose la siguiente fórmula:

$$PAMO_{ajustado} = PAMO \times \frac{TC_0}{TC_i} \times \frac{IPC_i}{IPC_0}$$

Donde:

- PAMO ajustado: Monto en dólares, resultante de la aplicación de la fórmula.
PAMO: Monto en dólares, resultante de la oferta económica del Postor.
O: Es la fecha base del presupuesto del Proyecto Referencial correspondiente al 30 de mayo de 2008
i: Es la fecha de ajuste y corresponde al último día hábil del mes anterior al mes que se deba pagar la cuota i de PAMO
IPC: Índice de Precios al consumidor de Lima Metropolitana, publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI).
Tc: Tipo de Cambio.

En caso del pago del PAMO en Nuevos Soles, será ajustado anualmente de acuerdo a la inflación, aplicándose la siguiente fórmula:

$$PAMO_{ajustado} (enNuevosSoles) = PAMO \times \frac{IPC_i}{IPC_0}$$

1.5.- En caso que una de las Partes solicite la revisión de la estructura de los componentes del PAMO, el ajuste se realizará aplicando las siguientes fórmulas:

- Si el pago del PAMO se efectúa en Dólares

$$PAMO_{ajustado} = PAMO \times \prod_{i=1}^n (1 + \Delta_{si}) \times \frac{TC_0}{TC_i} \times \frac{IPC_i}{IPC_0}$$

donde:

- PAMO ajustado: Monto en dólares, resultante de la aplicación de la formula.
PAMO: Monto en dólares, resultante de la oferta económica del Postor.
O: Es la fecha base del presupuesto del Proyecto Referencial correspondiente al 30 de mayo de 2008.
IPC: Índice de Precios al consumidor de Lima Metropolitana, publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI)
TC: Tipo de Cambio
Δ: Incremento del PAMO expresado en porcentaje
i: Es la fecha de ajuste o revisión.
Π: Productorio

- Si el pago del PAMO se efectúa en Nuevos Soles:

$$PAMO_{ajustado} = PAMO \times \prod_{i=1}^3 (1 + \Delta_{4i}) \times \frac{IPC_1}{IPC_0}$$

El monto del PAMO podrá ser revisado al cuarto, octavo y décimo segundo año contado a partir de la Fecha de Inicio de Explotación, como resultado del incremento de tráfico que afecte los Niveles de Servicio establecidos en el presente contrato. La parte solicitante deberá presentar un informe con copia al REGULADOR, conteniendo los costos involucrados en la operación y conservación del periodo finalizado y las proyecciones para el siguiente periodo de cuatro (04) años. EL REGULADOR, de requerirlo, podrá designar una empresa de reconocido prestigio que audite el informe señalado precedente, la misma que será pagada o reembolsada por la Parte solicitante.

Cuando no exista acuerdo entre el CONCESIONARIO y el CONCEDENTE, respecto a la revisión del PAMO las Partes podrán acudir a un arbitraje de derecho de conformidad con lo establecido en la Sección XVIII del presente Contrato. Este arbitraje deberá contar con una pericia técnica.

La variación del PAMO ajustado, no deberá representar una variación real mayor del cinco por ciento (5%) con respecto al PAMO del año anterior.

ANEXO II.2

APÈNDICE I

CONDICIONES ECONÒMICAS PARA EL INICIO DE OBRAS

1. Corresponderá al CONCESIONARIO la obtención de los recursos financieros para la ejecución de cuando menos los dos primeros Hitos Constructiva del proyecto.
2. A fin de cumplir con lo indicado anteriormente, el CONCESIONARIO presentará la documentación que acredite la obtención de los recursos señalados en el párrafo precedente, en un plazo de treinta (30) días calendario, contados desde la fecha de aprobación por parte del CONCEDENTE de los Estudios Definitivos de ingeniería y la aprobación del estudio de impacto ambiental por la Autoridad Ambiental Competente. Para tal efecto , el CONCESIONARIO podrá presentar copia legalizada notarialmente de los contratos de financiamiento y en general cualquier texto contractual relevante, que el CONCESIONARIO haya acordado con la(s) entidad(es) financiera(s) que participará(n) en la financiación de estos primeros Hitos Constructivos.
3. En el caso que los recursos para el financiamiento de cuando menos los dos primeros Hitos Constructivos se realice con recursos propios del CONCESIONARIO, éste deberá presentar en el plazo señalado en el párrafo anterior, el testimonio de la escritura pública donde conste el aumento de capital social correspondiente, debidamente inscrito en los registros públicos.
4. De no lograrse la obtención de los recursos en los plazos antes indicados, se producirá la Caducidad de la Concesión, para lo cual el CONCESIONARIO deberá abonar al CONCEDENTE la suma de Ciento Veinte Mil y 00/100 Dólares de los Estados Unidos de América (US\$ 120 000,00), la cual tendrá por finalidad cubrir los gastos y costos administrativos que demande convocar a un concursos público para la entrega en concesión al sector privado en el breve plazo, además de una suma en señal de compensación por daños y perjuicios, equivalentes al 50% de la Garantía de Fiel Cumplimiento de Contrato de Concesión referida en la Cláusula 11.3 del Contrato, a más tardar a los treinta (30) días de producida la Caducidad de la Concesión. En caso de incumplimiento en el pago en el plazo indicado, el REGULADOR procederá a ejecutar la Garantía de Fiel Cumplimiento de Contrato de Concesión referida en la Cláusula 11.3 del Contrato, por el monto anteriormente señalado.
5. Salvo por lo indicado en este Contrato, el CONCESIONARIO es libre de estructurar el financiamiento de sus actividades de la manera que más le convenga.

APÉNDICE II

SOBRE EL PAS

El PAS tiene por objetivo reconocer al CONCESIONARIO sus costos de inversión, operación y Conservación. Los pagos de las Primeras Intervenciones estarán representados a través del PPO y los pagos de operación y Conservación a través del PAMO.

EL CONCEDENTE deberá comprometerse a presupuestar los montos correspondientes al PPO y al PAMO anualmente.

Monto del PPO y PAMO

1.1 El PAS comprende el PPO y el PAMO ofertados, cada uno de estos con un importe de :

a) PPO: US\$ 15`621,462 (Quince Millones Seiscientos Veinte y Un Mil Cuatrocientos Sesenta y Dos con 00/100 Dólares de los Estados Unidos de América), correspondiente a la Propuesta Económica presentada por el Adjudicatario en la etapa del Concurso.

b) PAMO: US\$ 1`443,029.00 (Un Millón Cuatrocientos y Tres Mil Veinte y Nueve con 00/100 Dólares de los Estados Unidos de América), correspondiente a la propuesta Económica presentada por el Adjudicatario en la etapa del Concurso.

Los montos indicados no incluyen IGV.

Fuentes para el pago del PAS

1.2. El pago del PAS se efectuará a través de dos fuentes:

El Peaje y Cofinanciamiento.

El Cofinanciamiento queda definido de acuerdo a lo siguiente:

$$\text{Cofin} = \text{PPO} + \text{PAMO} - (\text{RecPeaje} - \text{Prov. Emerg. Vial Extraor})$$

Donde:

- | | |
|-------------------------------------|--|
| 1. Cofin | Cofinanciamiento del CONCEDENTE |
| 2. <i>RecPeaje</i> | Recaudación de Peaje |
| 3. <i>Prov. Emerg. Vial Extraor</i> | Provisión por Emergencia Vial Extraordinaria |

Sobre el PPO

- 1.3. El CONCESIONARIO tendrá derecho a un pago por concepto de PPO, que le será cancelado a través del Fideicomiso de Administración mediante el reconocimiento de los avances de Obra a través de los CAOs.

Estos montos serán cancelados en los términos y condiciones indicados en el Numeral 1.10 y 1.11 del presente Apéndice II, con cargo al presupuesto del CONCEDENTE.

Sobre el PAMO

- 1.4 EL CONCESIONARIO tendrá derecho a un pago periódico por concepto de PAMO. Dicho monto será cancelado con el Peaje recaudado, luego de haber descontado los recursos correspondientes para la Cuenta de Emergencia Vial Extraordinaria, y con el Cofinanciamiento del CONCEDENTE, con cargo a su presupuesto.
- 1.5 El pago se efectuará a través del Fideicomiso de Administración, mediante cuatro (04) cuotas con periodicidad trimestral, que resulta de la división del PAMO entre cuatro (04) a partir del Inicio de la Explotación y durante un periodo de quince (15) años.
- 1.6 El retraso en el pago del PAMO generará intereses a la tasa LIBOR + 1%, en el caso que éste se pague en Dólares, o a la tasa cupón del Bono Soberano anual, en el caso que se pague en Nuevos Soles.

El referido interés se generará desde el Día Calendario siguiente a la fecha de vencimiento del PAMO hasta la fecha del pago efectivo.

- 1.7 Para efectos del primer y último trimestre calendario de la Explotación, el PAMO trimestral correspondiente será multiplicado por un factor que represente la proporción del trimestre que opera la Concesión. Dicho factor será el resultado de dividir el número de días corridos en que opera la Concesión entre noventa (90).

La Provisión por Conservación Vial Periódico también será ajustada por el factor antes indicado.

- 1.8 El monto del PAMO será reajustado en función a lo establecido en el Numeral 1.4 o 1.5 del Apéndice IV del presente Anexo II.1, según corresponda. En consecuencia, dicho nuevo monto será considerado para los efectos de desembolso de Fideicomiso de Administración.
- 1.9 El monto ascendente a Ochenta y tres mil seiscientos tres y 00/100 Dólares de los Estados Unidos de América (US\$ 83 603.00) trimestral o su equivalente en Nuevos Soles ascendente a Doscientos treinta y siete mil ochocientos cincuenta y uno 00/100 (S/. 237 851.00), estará destinado a una provisión por Conservación Vial Periódica, según se señala en la Cláusula 9.11 del Contrato y la Cláusula 1.7 del presente Apéndice. El depósito que se realice en la Cuenta de Conservación Vial Periódica, deberá incluir el monto respectivo por ajuste por el PAMO, correspondiente al monto de provisión de Conservación Vial Periódica.

Procedimiento para el pago del PPO y PAMO

El monto total del PPO debe ser presupuestado por el CONCEDENTE, al Inicio de las Obras de Construcción, a fin que se encuentre disponible para su depósito a la cuenta Recaudadora del Fideicomiso de Administración, al momento del pago al CONCESIONARIO.

- 1.10 El monto del PPO ofertado correspondiente al avance de Obra realizado, incluido el factor de ajuste por concepto de variación de precios de insumos de la construcción, según corresponda, deberá ser abonado por el CONCEDENTE en la Cuenta Recaudadora del Fideicomiso de Administración a los quince (15) Días de recibido cada CAO del CONCESIONARIO. En la misma fecha en que se hace el desembolso al Fideicomiso de Administración, el CONCEDENTE pagará el IGV directamente al CONCESIONARIO.

El retraso en el pago de la infracción correspondiente del PPO generará intereses a la tasa LIBOR + 1% en el caso que éste se pague en Dólares, y si su pago se efectúa en Nuevos Soles la tasa que se aplicará será igual a la tasa cupón anual del Bono Soberano. El referido interés se generará desde el Día Calendario siguiente a la fecha de vencido el plazo señalado en el presente numeral, hasta la fecha de pago efectivo.

Después de la aceptación de las Obras:

- 1.12. *Después de la aceptación de las Obras, el PAS será equivalente al PAMO, más el IGV correspondiente.*

➤ **Numeral 1.12 modificado y Numeral 1.12 A incluido por el numeral 3.9 de la Cláusula Tercera de la Adenda N° 1 al Contrato de Concesión, suscrita con fecha 18 de abril de 2017, cuyo texto es el siguiente:**

“Después de la aceptación de las Obras de Construcción:

- 1.12. Después de la aceptación de las Obras, el PAS será equivalente al PAMO, más el IGV correspondiente.
- 1.12 A. Asimismo, en el supuesto de que se hayan aceptado las Obras de Construcción de acuerdo a la Cláusula 6.29 A, el PAS será equivalente al PAMO, más el IGV correspondiente.”
- 1.13. El PAMO será pagado a través del Fideicomiso de Administración, mientras que el IGV correspondiente se pagará directamente al CONCESIONARIO. Este pago se realizará en cuotas trimestrales a partir de la Fecha de inicio de la Explotación y durante un plazo de quince (15) años conforme al cronograma establecido por el CONCEDENTE. Dicho cronograma será establecido dentro de un plazo de treinta (30) Días Calendario a partir de la Fecha de Inicio de la Construcción, el CONCEDENTE ajustará el cronograma para el pago del PAMO.

- 1.14. La fecha de pago del primer PAMO será en el último día hábil de los meses de enero, abril, julio y octubre de cada año, el que resulte inmediato posterior a la Fecha de inicio de la Explotación.
- 1.15. El CONCEDENTE depositará trimestralmente en la Cuenta Recaudadora del Fideicomiso de Administración el Cofinanciamiento necesario para el pago del PAMO. Es responsabilidad del CONCEDENTE depositar la cantidad suficiente para el pago del PAS, de acuerdo al cronograma establecido. Para estos efectos se deducirá del PAMO, el monto recaudado por el Peaje descontando la provisión por Emergencia Vial Extraordinaria.
- 1.16. La recaudación por Peaje será depositada por el CONCESIONARIO en la Cuenta Recaudadora del Fideicomiso de Administración, el primer día hábil de cada semana, sin incluir el IGV, a partir de la Fecha de Inicio de la Explotación de conformidad con lo previsto en la Cláusula 8.9 del Contrato.
- 1.17. Con una antelación no menor de treinta (30) Días Calendario a las fechas de pago del PAMO, el Fideicomiso de Administración comunicará al CONCESIONARIO el monto del Cofinanciamiento para que el mismo emita la factura respectiva al CONCEDENTE. Dicho Cofinanciamiento tendrá en cuenta la recaudación por esa fecha, descontando la provisión por Emergencia Vial Extraordinaria correspondiente. EL CONCESIONARIO deberá emitir la factura dentro de cinco (05) Días calendario de recibida esta comunicación.

El monto correspondiente a la provisión por Emergencia Extraordinaria será descontado un (01) Día antes que el Fideicomiso de Administración comunique al CONCESIONARIO el monto del Cofinanciamiento.

El CONCEDENTE efectuará el depósito correspondiente al Cofinanciamiento en la Cuenta Recaudadora del Fideicomiso de Administración, en la fecha de vencimiento de pago.

Al pago del Cofinanciamiento antes indicado, se le agregará el correspondiente IGV, siempre y cuando el CONCESIONARIO haya emitido la factura correspondiente, para lo cual el CONCESIONARIO haya emitido la factura correspondiente, para lo cual el CONCEDENTE depositará el importe del Cofinanciamiento al Fideicomiso de Administración.

- 1.18. El CONCEDENTE no hará ninguna retención, deducción o compensación respecto de las facturas, si a la fecha de pago el CONCESIONARIO la deuda a sus contratistas cualquier cantidad por adquisición de bienes y/o servicios, multas, indemnización por concepto de daños y perjuicios, etc.
- 1.19. La cancelación del PAS que corresponde al PAMO procederá siempre y cuando el REGULADOR no haya emitido un informe desfavorable respecto de los índices de serviciabilidad, sin perjuicio de las disposiciones contenidas en el Anexo III del

Contrato. A más tardar a los veinte (20) Días Calendario de los meses de enero, abril, julio y octubre de cada año, el REGULADOR remitirá al Fideicomiso de Administración el informe desfavorable, si hubiere. En estos casos, el pago del PAMO procederá una vez efectuadas las subsanaciones correspondientes, sin perjuicio de las penalidades aplicables.

- 1.20. En el caso que en algún momento de la Concesión, la recaudación de Peaje sea mayor a los pagos por concepto de PAS y la provisión por Emergencia Vial Extraordinaria, el excedente será destinado a favor del CONCEDENTE, monto que será depositado en la Cuenta de Emergencia Vial Extraordinaria del Fideicomiso de Administración.

APENDICE III

FIDEICOMISO DE ADMINISTRACIÓN

Con el objetivo de administrar el adecuado y oportuno cumplimiento de las obligaciones derivadas del presente Contrato, el CONCESIONARIO se obliga a constituir y mantener, a su costo en calidad de fideicomitente, un fideicomiso irrevocable de administración, el cual se regirá por las normas que se indican a continuación, así como por lo dispuesto en el respectivo Contrato de Fideicomiso.

Sin perjuicio de lo antes expuesto, en dicho fideicomiso el CONCEDENTE deberá intervenir para efectos de transferir los recursos del Cofinanciamiento a la Cuenta Recaudadora y contendrá el cronograma de pago del PAS.

El Fideicomiso será celebrado con un Banco de primera línea nacional o internacional, o alguna otra entidad financiera calificada, autorizada por el CONCEDENTE, quien actuará en calidad de entidad fiduciaria.

El CONCESIONARIO en su calidad de fideicomitente deberá delegar en el CONCEDENTE la facultad de emitir instrucciones al Fideicomiso, a fin de administrar los recursos, en las prioridades de pago que integran las diferentes cuentas del Fideicomiso.

A más tardar a los seis (06) meses de la Fecha de suscripción del Contrato, el CONCESIONARIO deberá presentar al CONCEDENTE, con copia al REGULADOR, un proyecto de Contrato de Fideicomiso

El REGULADOR dispondrá de un plazo máximo de treinta (30) Días para emitir su opinión al CONCEDENTE respecto del proyecto de Contrato de Fideicomiso de Administración. Una vez recibida la opinión del REGULADOR, el CONCEDENTE dispondrá de un plazo de diez (10) días para la aprobación de dicho proyecto. En caso que en dicho plazo el CONCEDENTE formule observaciones al proyecto de Contrato de Fideicomiso de Administración, el CONCESIONARIO deberá subsanarlas en un plazo no mayor de siete (07) días que es notificado, debiendo remitir las subsanaciones al CONCEDENTE con copia al REGULADOR para conocimiento. En este caso el CONCEDENTE dispondrá de un plazo de quince (15) Días para su pronunciamiento.

Transcurridos los plazos a que se refiere el párrafo anterior, según sea el caso, y el CONCEDENTE y/o REGULADOR no se hubieran pronunciado, se entenderán que el proyecto de contrato se ha aceptado y aprobado, debiendo el CONCESIONARIO remitir al CONCEDENTE y REGULADOR una copia del contrato suscrito para su correspondiente suscripción por parte del CONCEDENTE y posterior legalización notarial.

El contrato de Fideicomiso de Administración deberá respetar las obligaciones y normas establecidas en el Centro de Concesión, con expresa indicación de la obligación a cargo del CONCEDENTE de emitir instrucciones. EL CONCESIONARIO dispondrá de un plazo máximo de sesenta (60) Días Calendario para ejecutar las acciones a su cargo para lograr la constitución del Fideicomiso de Administración.

En caso que el CONCESIONARIO no cumpliera con su obligación de constituir el Fideicomiso de Administración en los términos y plazos señalados, así como efectuar los

correspondientes depósitos en las oportunidades convenidas, por cada día de atraso deberá pagar al CONCEDENTE una penalidad diaria a que se refiere el Anexo X del Contrato, la que será destinada a la Cuenta de Emergencia Vial Extraordinaria del Fideicomiso de Administración.

En caso el CONCESIONARIO no hubiera efectuado la subsanación, correspondiente dentro de un plazo máximo de treinta (30) Días, el CONCEDENTE procederá a la ejecución de la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión.

LAS CUENTAS DEL FIDEICOMISO DE ADMINISTRACIÓN

El Fideicomiso de Administración, tendrá cuando menos tres cuentas separadas, conforme a lo siguiente:

- a) **CUENTA RECAUDADORA:** En la cual el CONCESIONARIO depositará el íntegro de la recaudación del Peaje el primer día útil de cada semana, sin incluir IGV. Asimismo en dicha cuenta se depositará por parte del CONCEDENTE los recursos provenientes del Cofinanciamiento.

Para el caso del PPO, el CONCEDENTE abonará a la Cuenta Recaudadora del Fideicomiso de Administración, el monto del PPO ofertado correspondiente al avance de obra realizado por el CONCESIONARIO según el Numeral 1.11 del Apéndice II del Anexo II.2, el mismo que deberá ser transferido al CONCESIONARIO en la misma fecha. Asimismo, de esta cuenta Recaudadora se realizarán los pagos correspondientes por concepto de supervisión de estudios y Obras previstas en la Cláusula del Contrato incluidos dentro del PPO.

Para el caso del PAMO, de esta cuenta Recaudadora se desembolsarán trimestralmente los pagos que resulten en virtud de lo previsto y en la orden de los pagos regulados en este Apéndice, según sea el caso.

- b) **CUENTA DE CONSERVACIÓN VIAL PERIÓDICA:** En esta cuenta tendrá por finalidad garantizar que parte de los recursos de la Cuenta Recaudadora sean destinados a la ejecución del Conservación Vial Periódica por parte del CONCESIONARIO.

En dicha cuenta se abonará una cantidad trimestral por concepto de provisión de Conservación Vial Periódica de acuerdo a lo establecido en el Numeral 1.9 del Apéndice II del Anexo II.2. Este monto será deducido del PAMO.

El procedimiento aplicable de programación aplicable de programación, ejecución y liquidación de la Conservación Vial Periódica, así como los desembolsos correspondientes de la cuenta se encuentran regulados en la Cláusula 9.11 del Contrato.

- c) **CUENTA DE EMERGENCIA VIAL EXTRAORDINARIA:** Esta cuenta tendrá por finalidad garantizar de manera oportuna la disponibilidad de fondos necesarios para que se realicen los pagos que correspondan en este tipo de eventualidades.

En dicha cuenta se abonará trimestralmente una cantidad equivalente al treinta por ciento (30%) de los ingresos provenientes de la recaudación de Peaje hasta completar el monto total de Ochocientos mil y 00/100 Dólares Americanos (US\$ 800 000, 00), el cual deberá mantenerse durante la vigencia de la Concesión.

En caso de utilizarse estos recursos total o parcialmente, según lo establecido en el contrato de Concesión, el monto utilizado deberá reponerse de acuerdo al mecanismo establecido en el párrafo precedente.

Adicionalmente, en esta cuenta se depositarán los montos de las penalidades previstas en el Contrato de Concesión, conforme a lo previsto en la Cláusula 15.7 del Contrato, aun en el caso se haya completado el monto máximo de la cuenta indicado en los párrafos anteriores.

En el caso que en algún momento de la Concesión, la recaudación de Peaje sea mayor a los pagos por concepto de PAS y la provisión por Emergencia Vial Extraordinaria, el equivalente al 100% del excedente será depositado en esta cuenta, aun en el caso en que se haya completado el monto máximo de la cuenta indicado en el segundo párrafo.

Los desembolsos de esta cuenta serán los necesarios para realizar labores de emergencia ante Emergencia Vial Extraordinaria, de acuerdo a lo indicado en la Cláusula 12.6 del Contrato, para lo cual se requerirá la autorización del CONCEDENTE, previa opinión favorable del REGULADOR, a fin de autorizar los desembolsos que correspondan, conforme a lo indicado en las Cláusulas 12.8 y otras correspondientes del Contrato.

Los fondos que ingresan al Fideicomiso de Administración tienen dos fuentes:

- La Recaudación por Peaje, y
- El Cofinanciamiento

Estos fondos serán depositados directamente en la Cuenta Recaudadora del Fideicomiso de Administración.

Al cierre de la vigencia de Fideicomiso, los saldos disponibles de las cuentas del Fideicomiso de Administración serán a favor del CONCEDENTE, excepto los que se mantengan en la Cuenta de Conservación Vial Periódica.

INSTRUCCIONES AL FIDUCIARIO

El CONCEDENTE instruirá al Fiduciario a través del Contrato de Fideicomiso u otro mecanismo para que realice las acciones necesarias con los recursos de la cuenta Recaudadora:

1. Con la finalidad de realizar la administración financiera de corto plazo de los recursos provenientes de los ingresos por Peajes, sin incluir el IGV, realice la inversión de dichos recursos en Certificados de Depósito de Banco Central de Reserva del Perú, u otros instrumentos financieros y/o depósitos de corto plazo que tengan la misma calidad crediticia.
2. Realizar los pagos al CONCESIONARIO o a quien éste delegue, según las prioridades establecidas en el Contrato, una respecto de la otra, oportunidades y condiciones, durante la totalidad del periodo de vigencia de la Concesión.

3. En caso que el pago del PAS se efectúe en Dólares, para la transformación de la recaudación de Nuevos Soles a Dólares Americanos, se utilizará el Tipo de Cambio definido en la Cláusula 1.11 del Contrato, del día anterior a la fecha de pago, y si el pago del PAS se realiza en Nuevos Soles la recaudación quedará en Nuevos Soles.
4. En caso de producirse la Caducidad de la Concesión, el CONCEDENTE, previa opinión del REGULADOR, nombrará a una persona jurídica para que actúe como interventor, quien tendrá a su cargo la Explotación de la Concesión, a fin de garantizar el cumplimiento de las obligaciones que pueda generarse del PPO, preservando el funcionamiento y vigencia de las cuentas del Fideicomiso de Administración, mientras el CONCEDENTE decide el mecanismo que permita mantener la continuidad del Servicio.

Dichos aspectos, deberán estar contemplados en el Proyecto de Contrato de Fideicomiso, que el CONCESIONARIO presentará al CONCEDENTE.

No obstante lo indicado en la presente sección, el CONCESIONARIO podrá proponer al CONCEDENTE en el Proyecto de Contrato de Fideicomiso otras disposiciones que considere adecuadas para la bancabilidad y correcta ejecución del Contrato.

APENDICE IV

PROCEDIMIENTO PARA VALORIZAR EL AVANCE DE OBRA EN CASO DE CADUCIDAD POR INCUMPLIMIENTO DEL CONTRATO

1. Si la terminación y/o resolución a que se refiere el presente Apéndice por incumplimiento del Contrato, se produce antes de la aceptación total de las Obras, el REGULADOR efectuará una valorización del avance de obra ejecutado hasta el momento de la resolución y que no hubiere sido comprendido dentro de un CAO anteriormente emitido.

Efectuada la valorización, el REGULADOR emitirá un último CAO, aplicándose a éste las mismas disposiciones de procedimientos empleadas para los CAO emitidos anteriormente.

2. Si la terminación y/o resolución a que se refiere el presente numeral se produce después de la aceptación total de las Obras y durante la Explotación de la Concesión resultará de aplicación lo siguiente:

El CONCEDENTE no efectuará los pagos de los subsiguientes PAMO, salvo el correspondiente al periodo en que se hubieran efectuado las labores de Conservación, previa verificación por parte del REGULADOR de los Índices de serviciabilidad .Dicho pago tendrá el carácter de irrevocable y será calculado en forma proporcional al PAMO trimestral.

ANEXO III

ANEXO TÉCNICO

DESCRIPCIÓN DE LAS OBRAS DE REHABILITACIÓN, MEJORAMIENTO Y CONSERVACIÓN A NIVEL DE ASFALTADO DE LA CARRETERA NUEVO MOCUPE-CAYALTI-OYOTUN

SECCIÓN I. ANTECEDENTES

El desarrollo del país exige el aprovechamiento de todos los potenciales productivos, dentro de los cuales destaca el sector agricultura por su alta incidencia sobre el empleo y su posibilidad de revertir su estado de pobreza.

Buscando conciliar la generación de ingresos para los agricultores y el aumento de la competitividad se ha diseñado el Programa Costa Sierra para mejorar la infraestructura de transporte que une las zonas con alto potencial agrícola y económico a los mercados.

Cumpliendo nuestro compromiso con la descentralización productiva del país, se han elegido 28 vías de penetración que suman alrededor de 1300 km distribuidas a lo largo del país en 10 departamentos que beneficiarán a más de 1.2 millones de peruanos. Entre ellos, la carretera Nuevo Mocupe – Cayaltí – Oyotún, ubicado en la Región de Lambayeque.

El CONCESIONARIO tendrá a su cargo la Rehabilitación del Tramo Zaña- Cayaltí, el mejoramiento del tramo Cayaltí – Oyotún, así como la Operación y Conservación, de la carretera Nuevo Mocupe – Cayaltí – Oyotún durante 15 años.

SECCIÓN II. EL PROYECTO

El presente proyecto de Concesión se ubica en la región de Lambayeque, provincia de Chiclayo, distritos de Mocupe, Zaña, Cayaltí, Nueva Arica y Oyotún; comprende tanto el área de intervención para la Rehabilitación de la superficie asfaltada existente del Tramo Zaña, Cayaltí, y el Mejoramiento a nivel de asfalto con Tratamiento Superficial Bicapa (TSB) de la carretera que va de Cayaltí a Oyotún, como también el Tramo: Nuevo Mocupe – Zaña, el cual se encuentra actualmente a nivel de Tratamiento Superficial Bicapa (los primeros 7 kilometro) y a nivel de carpeta asfáltica en caliente (el resto del Tramo), que se debe incluir en la Concesión para su Conservación Vial.

En el presente Anexo se presentan las Obras que el CONCEDENTE ha considerado necesario realizar con el propósito de mejorar el estándar de la carretera Nuevo Mocupe – Cayaltí-Oyotún y mejorar significativamente el nivel de servicio vial desde Nuevo Mocupe hasta Oyotún pasando por Cayaltí , durante el Plazo de la Concesión .

En la sección III de este Anexo se describe los principales trabajos que considera el Proyecto Referencial, las cuales se encuentran respaldadas por la información técnica que se indica a continuación y estarán a disposición de los interesados en el Data Room de PROINVERSIÓN:

- Inventario Vial del Tramo Nuevo Mocupe-Zaña, elaborado por la empresa “Servicios Técnicos de Ingeniería de Consulta – INTGR” Sucursal de Integral S.A.Colombia” y

aprobado por PROVIAS NACIONAL mediante Oficio N° 069-2007-MTC/20.6 de fecha 25 de enero de 2007.

- Estudio de preinversión a nivel de Factibilidad del Proyecto “Mejoramiento de la Carretera Zaña- Cayaltí- Oyotún”, elaborado por la empresa “Servicios Técnicos de Ingeniería de Consulta – INTGR” Sucursal de Integral S.A. Colombia”, aprobado por PROVIAS NACIONAL mediante Oficio N°030-2007-MTC/20.6 de fecha 16 de enero de 2007, aprobado por la DGASA – MTC mediante Resolución Directoral N°009-2007-MTC/16, aprobado por Oficina de Planificación y Presupuestos (OPP-MTC) mediante Oficio 126-2007-MTC/14 de fecha 28 de febrero de 2007 e Informe N° 280-2007/MTC/09.02. Declaratoria de viabilidad de ejecución de proyecto otorgada por la Dirección General de Programación Multianual del Ministerio de Economía y Finanzas (DGPM-MEF) mediante Oficio N° 511-2007-EF/68.01 e Informe Técnico N° 028-2007-EF/68.01 de fecha 16 de marzo de 2007, inscrita en el Banco de Proyectos del Sistema Nacional de Inversión Pública con el Código N° 4954.
- Actualización de presupuesto de los proyectos: “Mejoramiento de la Carretera Zaña – Cayaltí - Oyotún” y de la “Conservación Vial Periódica del tramo Nuevo Mocupe-Zaña”, elaborado por la empresa Servicios Técnicos de Ingeniería de Consulta – INTGR” Sucursal de Integral S.A. Colombia (Integral S.A.), aprobado por PROVIAS NACIONAL mediante Oficio N° 740-2008-MTC/20.6 de fecha 23 de julio de 2008.
- Índices de Serviciabilidad de la Carretera Nuevo Mocupe – Cayaltí – Oyotún, elaborado por la empresa “Servicios Técnicos de Ingeniería de Consulta – INTGR” Sucursal de Integral S.A. Colombia”, y aprobado por PROVIAS NACIONAL mediante Oficio N° 682-2007-MTC/20.6 de fecha 23 de julio de 2008.
- Informe de Constatación de Viabilidad del proyecto “Mejoramiento de la carretera Zaña – Cayaltí – Oyotún”, elaborado por la empresa Servicios Técnicos de Ingeniería de Consulta – INTGR” Sucursal de Integral S.A. Colombia (Integral S.A.), aprobado por PROVIAS NACIONAL mediante Memorándum N° 2133-2008-MTC/20 de fecha 8 de setiembre de 2008 y por la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto (OPP-MTC) mediante Memorándum N° 1918-2008-MTC/09.02 de fecha 17 de setiembre de 2008 e Informe N° 1249-2008-MTC/09.02.

Las intervenciones a realizar como parte de la Concesión son las siguientes:

(1) Obras de intervención en la infraestructura:

- a- Obras de Rehabilitación y/o Mejoramiento de la infraestructura vial existente descritas más adelante y;
- b- Obras Complementarias referidas a construcción y equipamiento de caseta de peaje y otras.

(2) Conservación de la Infraestructura Vial y otras relacionadas a la operación de la vía, descritas más adelante.

(3) Implementación y provisión de servicios: destinadas a proveer un mejor servicio a los Usuarios de la vía y que se describen más adelante.

En este anexo no se incluyen las intervenciones que se requieren realizar para cumplir con lo establecido en la sección pertinente del Contrato de Concesión referido al Ambiente y Patrimonio Cultural.

Toda la información a que se refiere el presente anexo, incluyendo aquella sobre el estado de las vías y antecedentes, se sujeta a lo establecido en el numeral 3.4. Limitaciones de Responsabilidad de las Bases del Concurso. Es responsabilidad del postor, o en su caso del CONCESIONARIO realizar, de manera enunciativa, las investigaciones, exámenes, visitas, entrevistas, análisis, conclusiones, inspecciones, revisiones, estudios, entre otros que correspondan.

SECCIÓN III: ALCANCES DEL PROYECTO DE CONCESIÓN

3.1. Descripción General del Proyecto

El Proyecto Referencial de la Concesión, cuya información técnica se señala en la Sección II del presente Anexo, considera un conjunto de intervenciones a realizar con la finalidad de mejorar los Niveles de Servicio de la carretera Nuevo Mocupe – Cayaltí – Oyotún.

En el cuadro siguiente se resumen los Tramos que formarán parte de la Concesión, su extensión y otras características:

**Cuadro 1: Extensión de la Concesión
Carretera Nuevo Mocupe – Cayaltí – Oyotún**

TRAMO	DESCRIPCION	RED VIAL	INICIO	FIN	LONG. KM	OBRAS PRINCIPALES
1	Nuevo Mocupe-Zaña	PE-1NJ (ramal)	0+000	10+700	10,70	Conservación de la superficie asfaltada existente Conservación de obras de arte y drenaje y señalización.
2	Zaña-Cayaltí	PE-1NJ (ramal)	11+750	15+200	3,45	Rehabilitación de la superficie asfaltada existente. Conservación de obras de arte y drenaje y señalización
3	Cayaltí-Oyotún	PE-1NJ (ramal)	15+200	47+847	32,647	Mejoramiento a nivel de asfaltado con Tratamiento Superficial Bicapa
	TOTAL				46,797	

El objetivo general del proyecto es la Rehabilitación o Mejoramiento, Conservación y operación de la infraestructura vial de la carretera Nuevo Mocupe – Cayaltí – Oyotún, ofreciendo adecuadas condiciones de Transitabilidad y otros servicios a los Usuarios de la carretera.

Entre las principales Obras que consideran la inversión inicial del Proyecto Referencial están:

- Reconformación de la subrasante existente.
- Conformación del pavimento a nivel de asfaltado con Tratamiento Superficial Bicapa (TSB).
- Mejoramiento y construcción de brechas.
- Construcción, reconstrucción y/o rehabilitación de sistemas de drenaje.
- Obras de estabilización y protección de taludes.
- Obras de encauce y defensa ribereña
- Construcción de Badenes de Concreto.
- Construcción de Muros de Concreto y disipadores de energía aluvional.
- Construcción y Reconstrucción de pontones.
- Mejoramiento de la señalización y elementos de seguridad vial.
- Construcción y equipamiento de estación de peaje.
- Implementación y equipamiento necesario para la prestación de servicios a Usuarios.

Y las principales tareas de Conservación son:

- Conservación de la carretera y en general de todos los Bienes de la Concesión.
- Conservación de todos los desvíos hasta un mínimo de m medidos desde el eje central de la carretera Nuevo Mocupe- Cayaltí – Oyotún.
- Conservación de la unidad de peaje.
- Conservación de todas las obras de arte y drenaje.
- Conservación Vial Rutinaria.
- Conservación Vial Periódica.
- Atención de Emergencia Vial Ordinaria.
- Atención de Emergencia Vial Extraordinaria.

Finalmente el postor deberá incluir en su propuesta técnica el equipamiento, personal e inversiones necesarias para atender los requerimientos del Contrato de Concesión tales como: suministro de información, atención de reclamos, servicios obligatorios (Auxilio Mecánico, Emergencias Médicas, Sistema de Comunicaciones, Apoyo Policial, Servicios Higiénicos, entre otros) y opcionales.

Para la preparación de la propuesta Técnica, los postores deberán tener como referencia los estudios técnicos aprobados por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el descritos en la Sección II del presente Anexo y tener en consideración los alcances del documento con que se otorgó la declaratoria de viabilidad del proyecto “Mejoramiento de la carretera Zaña – Cayaltí – Oyotún”. Para tal efecto los documentos respectivos están a su disposición en el Data Room de PROINVERSION.

3.2 Descripción de las características técnicas del Proyecto Referencial

A continuación se describe para cada Tramo la situación actual y las características técnicas mínimas de las intervenciones a realizar:

3.2.1 TRAMO NUEVO MOCUPE (km0+000) – ZAÑA (km 10+700)

a) Situación actual

El punto de inicio de este Tramo se encuentra ubicado en Nuevo Mocupe (Empalme de la Red Vial Nacional PE-1NJ (ramal) o Carretera Panamericana Norte), transitando toda su extensión hasta a la progresiva km 10+700 en el Distrito de Zaña. Del km 0+000 al km 7+000, la superficie de rodadura tiene 6.90m de ancho y consiste en un tratamiento superficial bicapa, sus bermas tienen un ancho de 1.5m y son de tierra. A partir del km 7+000 hasta el final del tramo (Zaña) la superficie de rodadura se encuentra a nivel de carpeta asfáltica de 2” de espesor, en buen estado de conservación y las bermas están protegidas con un tratamiento superficial bicapa, a cada lado de la calzada.

El sistema de drenaje está conformado por el sistema que se desarrolla en la cuenca del Rio Zaña, por lo tanto existe una relación entre el sistema de riego de las tierras del valle y la carretera que se encuentra a nivel de asfaltado. A lo largo de la vía existen 28 alcantarillas de concreto tipo herradura, marco, los y tubo; de las cuales solo cuatro corresponden a los canales del sistema de riego. La mayoría de estas estructuras se encuentran colmatadas con material arenoso. El tramo se encuentra en relleno y el relieve de la zona es llano, no contando con un sistema de drenaje tipo cunetas, ni con un sistema de drenaje urbano, debido a que corresponde a una zona costera con climatología del tipo desértico.

A lo largo de toda la vía existe señalización horizontal y vertical en regular estado, siendo necesario trabajos de conservación o reposición.

b) Características de Diseño Geométrico

En el cuadro siguiente se presentan las características generales de diseño a ser consideradas de acuerdo a los estudios realizados:

Características Técnicas proyectadas	Tramo Nuevo Mocupe – Zaña
Progresivas	Km 00+000 – km 10+700
Longitud (km)	10.700
Topografía	Llana

Ancho de Calzada (m)	6.60
Ancho de Bermas (m)	1.00c/lado
Número de Carriles	2
Tipo de Pavimento	T.S.B. Y CAC

c) Intervenciones en el pavimento

A plantear por el postor y que se adecue a un diseño de intervenciones de Conservación que alcancen los Niveles de Servicio establecidos en el presente anexo. En el cuadro siguiente se presentan las intervenciones a ser consideradas de acuerdo a los estudios realizados:

Cuadro 2: Conservación del Tramo Nuevo Mocupe – Zaña

SECTOR	PROGRESIVA	LONGITUD (m)	TRATAMIENTO
1	Km 0+000 – Km 1+000	1000	Tratamiento de fisuras + Micropavimento
2	Km 1+000 – Km 1+500	500	Tratamiento de fisuras + Micropavimento
3	Km 1+500 – Km 1+500	2500	Tratamiento de fisuras
4	Km 4+000 – Km 4+500	500	Tratamiento de fisuras + Micropavimento
5	Km 4+500 – Km 6+500	2000	Slurry Seal
6	Km 6+500 – Km 6+885	385	Slurry Seal
7	Km 6+885 – Km 10+500	3615	Sello de fisuras

d) Obras de Arte y Drenaje

En el sistema de riego, el trabajo consiste en mejorar las estructuras de captación para que pasen a ser regulados y, revestir los canales que van paralelos a la carretera de modo que no originen filtraciones ni erosiones en los taludes. El sistema de drenaje transversal deberá como dimensiones mínimas de 0.60 x 0.60m para facilitar los trabajos de limpieza de la estructura, previendo su colmatación.

El sistema de drenaje será redimensionado en las zonas críticas de manera que se proteja adecuadamente la plataforma del pavimento y se cumplan los Niveles de Servicio especificados en el presente anexo, teniendo como intervenciones mínimas la construcción de alcantarillas de concreto o tipo TMC, reemplazo de alcantarillas, zanjas de drenaje, muros y otras estructuras necesarias.

Del inventario realizado a lo largo del Tramo se ha identificado un total de 27 alcantarillas, de las cuales se reemplazarán 2, se proyectarán 3 y al resto, se realizarán trabajos de Conservación y Mejoramiento de sus estructuras.

e) Señalización y Seguridad Vial

A plantear por el postor y que se adecue a un diseño de intervenciones de Mejoramiento, reparación y Conservación de la señalización horizontal y vertical.

3.2.2. TRAMO ZAÑA (km 11+750) – CAYALTI (km 15+200)

a) Situación actual

El punto de inicio de este Tramo se encuentra ubicado en la progresiva km 11+750, distrito de Zaña. Transita toda su extensión por la Red Vial Nacional PE-1NJ (ramal), hasta llegar a la progresiva km 15+200, distrito de Cayaltí, donde termina el asfaltado de la carretera. La superficie de rodadura tiene 6.10m de ancho y consiste en un tratamiento superficial bicapa con un espesor de 10 a 20 mm. El sistema de drenaje transversal está conformado por estructuras para riego, conformado por alcantarillas tipo tubos y marcos de concreto, en buen estado.

Existen dos sectores diferenciados por el tipo de superficie de rodadura, mientras los primeros kilómetros tiene un tratamiento superficial bicapa, los últimos 1.2 km antes de llegar a Cayaltí tiene una carpeta asfáltica de 5 cm de espesor.

b) Características de Diseño Geométrico

En el cuadro siguiente se presentan las características generales de diseño a ser consideradas de acuerdo a los estudios realizados:

Características Técnicas proyectas	Tramo Zaña - Cayaltí
---	-----------------------------

Progresivas	Km 11+750 – km 15 + 200
Longitud (Km)	3.45
Topografía	Llana
Ancho de Calzada (m)	6.00
Ancho de Bermas (m)	0.75 c/lado
Número de Carriles	2
Velocidad Directriz (Km/hr)	60
Bombeo (%)	2
Peralte Máximo (%)	6 a 8
Tipo de Pavimento	T.S.B

c) Intervención en el pavimento

A plantear por el postor y que se adecue a un diseño de intervenciones en Obras y Conservación que alcancen los Niveles de Servicio establecidos en el presente anexo; sólo con la restricción que la superficie de rodadura y las bermas sean asfaltadas con Tratamiento Superficial Bicapa (TSB) como mínimo en todo el Tramo, asimismo tendrá en consideración los alcances de la declaratoria de viabilidad del proyecto “Mejoramiento de la carretera Zaña –Cayaltí- Oyotún”.

d) Obras de arte y drenaje

El sistema de drenaje de riego identificado consiste en alcantarillas tipo marco de 1.50x1.70 y 1.0x1.0m; y tuberías de concreto con diámetros de 12” y 20”. La mayoría de estas estructuras se encuentran colmadas siendo necesario realizar trabajos de limpieza. Del inventario realizado a lo largo del Tramo se ha identificado un total de 4 alcantarillas, de las cuales se reemplazará sólo 1 y las restantes se realizarán trabajos de Conservación y Mejoramiento de sus estructuras.

e) Señalización y Seguridad Vial

En cumplimiento al “Manual de Dispositivos de Control del Tránsito Automotor para Calles y Carreteras” (MT, 2000), a lo largo del tramo debe existir tanto una adecuada señalización horizontal como vertical, destinados a reglamentar el tránsito y a advertir e informar a los Usuarios de la vía.

3.2.3 TRAMO CAYALTI (km 15+200) OYOTUN (km 47+847)

a) Situación actual

Este Tramo se inicia pasando la localidad del distrito de Cayaltí, en la progresiva donde termina el asfaltado de la carretera (km 15+200) y se desarrolla en la Red Vial Nacional PE-1NJ (ramal) hasta el centro urbano de la capital distrital de Oyotún. Esta vía se encuentra en mal estado, donde la velocidad de circulación promedia es de 20 km/h.

A lo largo de la vía existen 116 alcantarillas de concreto tipo herradura, marco, losa y tubo, tubo metal, sifón, de piedra y un puente de concreto. La mayoría de estas estructuras se encuentran parcialmente colmatadas.

Presenta zonas críticas destruidas por el embate de las avenidas aluvionales generadas por efecto del fenómeno “El Niño” y de drenaje agrícola que es el que se encuentra en los alrededores de la carretera que requieren intervenciones adecuadas entre las épocas de riego, para mantener la transitabilidad de la vía en épocas de lluvias.

En su mayor parte se trata de problemas de avenidas aluvionales, socavaciones de riberas, destrucción de la plataforma, erosiones y pérdida de obras de arte que se producen en ciertas zonas críticas. Estos problemas surgen como resultado de las recurrentes manifestaciones climáticas y características hidrológicas de la región.

El tránsito de los vehículos se realiza en forma lenta, incómoda e insegura, debido a las condiciones de la superficie generadas por procesos erosivos, lo que origina deterioro de las unidades vehiculares que circulan por la vía.

Se caracteriza por presentar un relieve topográfico correspondiente a la llanura costera, entre los distritos de Cayaltí y La Viña, ascendiendo hasta llegar a la cota 200 msnm en el distrito de Oyotún.

Se puede apreciar a lo largo de la vía insuficientes señales reglamentarias, preventivas e informativas. La señalización horizontal es casi nula debido al deterioro del pavimento existente. Este tramo atraviesa por los caseríos La Aviación, La Curva, Huayaquil, La Viña, Culpón, y los municipios de Nueva Arica y Oyotún.

b) Características de Diseño Geométrico

Las características geométricas planteadas por el postor para el proyecto de las Obras cumplirán de manera mínima lo señalado en los manuales vigentes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Se proporcionará un diseño que considere ligeras variaciones, no relevantes de la actual alineación plano - altimétrica; con la finalidad de utilizar al máximo posible el alineamiento actual, excepto en las zonas donde se justifique un Mejoramiento de los alineamientos horizontal y vertical.

En el cuadro siguiente se presentan las características generales de diseño a ser consideradas de acuerdo a los estudios realizados:

Cuadro 3: Parámetros de Diseño proyecto vial, tramo: CAYALTI – OYOTUN

PARÁMETRO	VALOR	VALOR
------------------	--------------	--------------

Velocidad de Diseño(kph)	30 (a)	60 (a)
Ancho de Carriles(m)	3.30(a)	3.0
Ancho de Bermas(m)	1.0(b)	0.75
Radio mínimo (m)	30.00	125.00
Bombeo de la calzada	2.0%	2.0%
Longitud mínima curva vertical (m)	30.0	80.0
Peralte máximo	6.0%	8.0%

(a) La velocidad de diseño por el paso de los poblados de Cayaltí, La Viña y Oyotún se estableció para 30 kph, para el resto de la vía se determinó 60 kph.

(b) Se aplica en el paso por las zonas urbanas, en donde la sección típica va acompañada de una vereda de 1.50m.

c) Intervenciones en el pavimento

A plantear por el postor y que se adecue a un diseño de intervenciones en Obras y Conservación que alcancen los Niveles de Servicio establecidos en el presente anexo; sólo con la restricción que la superficie de rodadura y las bermas sean asfaltadas con Tratamiento Superficial Bicapa (TSB) como mínimo en todo el Tramo, asimismo tendrá en consideración los alcances de la declaratoria de viabilidad del proyecto “Mejoramiento de la carretera Zaña – Cayaltí – Oyotún”.

d) Atención a Zonas Críticas

El postor propondrá, en base a la información alcanzada y las propias que realice, las intervenciones a realizar en las zonas críticas identificadas oportunamente y corroboradas en el Estudio Definitivo de Ingeniería. El diseño y/o nivel de intervención es definido por el postor de manera que se cumplan los Niveles de Servicio definidos para zonas críticas (señalados en el presente Anexo). En el caso que el problema principal de las zonas críticas sea originado por deficiencia en sistemas de drenaje, se realizará la intervención inmediata de Rehabilitación, Mejoramiento y/o Construcción de las Obras de drenaje requerida.

De acuerdo a los estudios técnicos elaborados por la empresa Servicios Técnicos de Ingeniería de Consulta – INTGR Sucursal de Integral S.A. Colombia, ha identificado 4 zonas críticas a lo largo del tramo:

- Quebrada La Viña (km 28+808)
- Quebrada El Examen (km 32+489)
- Quebrada Leque Leque (km 39+411)
- Río Nanchoc (km 45+638)

En estos sectores se ha propuesto la construcción de un badén de 75 a 110 m de longitud,

los cuales contarán con una estructura de protección tanto a salida y a la entrada del badén, para evitar la erosión producida por el flujo de agua.

En caso de eventos relacionados con las Obras propuestas en el párrafo anterior se prevé que será necesario paralizar el flujo vehicular por la obstrucción de la vía con el material de arrastre, pasado el momento se puede realizar la limpieza al badén y reanudar el tránsito vehicular sin que haya desaparecido la carretera como elemento importante de transitabilidad.

e) Obras de arte y drenaje

El sistema de drenaje debe diseñarse de manera que proteja adecuadamente la plataforma de pavimento y se cumplan los Niveles de Servicio especificados en el presente anexo, teniendo como intervenciones mínimas la construcción de alcantarillas de concreto tipo losa o tipo MTC, reemplazo de alcantarillas, zanjas de drenaje, muros, cunetas revestidas y otras estructuras necesarias.

Del inventario realizado a lo largo del Tramo se ha identificado un total de 116 alcantarillas, de las cuales se reemplazarán 55, se proyectarán 47 y el resto, se realizarán trabajos de Conservaciones y Mejoramiento de sus estructuras.

La carretera atraviesa el cauce del Río Zaña a través del Puente Fierro, cuya luz es de 46 m, con losa de concreto armado y estribos de concreto ciclópeo. Actualmente no existe socavación en los estribos ni erosión en los taludes cercanos, siendo necesario realizar trabajos de mantenimiento y protección,

El Postor en base a la información de los estudios del MTC y las propias que realice, definirá y presentará las intervenciones a realizar, siendo entre otras:

- Limpieza del cauce, aguas arriba y aguas abajo.
- Estructura de protección de riberas
- Enrocado de protección de los estribos del puente.

f) Señalización y Seguridad Vial

En cumplimiento al “Manual de Dispositivos de Control de Tránsito Automotor para Calles y Carreteras” (MTC, 2000), a lo largo del tramo debe existir tanto una adecuada señalización horizontal como vertical, destinados a reglamentar el tránsito y a advertir e informar a los Usuarios de la vía.

3.3. Obras Complementarias

3.3.1. Unidad de Peaje

Se implementará los sistemas necesarios para una unidad de peaje a construir a lo largo de la carretera.

EL CONCESIONARIO deberá construir la infraestructura definitiva de la unidad de peaje, así como su equipamiento de control computarizado de tráfico y cobranza, de acuerdo al diseño elaborado y aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería.

Las Obras de la unidad de peaje deben incluir como mínimo: ensanchamiento de la carretera, plataforma para el área de servicio, casetas administrativas (mínimo 72 m²) y de cobranza (mínimo 8 m²) construidas en material noble, caseta de material noble para vivienda de personal (mínimo 72 m²-9, depósito en material noble (mínimo 8 m²), caseta de material noble para el grupo electrógeno (mínimo 15 m²), cisterna para agua bajo tierra, tanque elevado, pozo séptico, pozo de percolación, iluminación interior y exterior, señalización horizontal y vertical, equipamiento (mínimo un grupo electrógeno de 20 Kw para la iluminación nocturna y otro de 8Kw para la iluminación diurna, radio de banda lateral única, pararrayos, sistema de tierra, cada fuerte), mobiliario para oficina, dormitorios y comedor, equipo de cómputo para oficina, equipo computarizado de control de tráfico y cobranza incluyendo servidor.

Adicionalmente, el CONCESIONARIO reemplazará el pavimento asfáltico de 10m antes y 10m después del eje de la caseta de cobranza, por un pavimento de concreto de f'c = 210 kg/cm².

Además de lo descrito anteriormente, será responsabilidad del CONCESIONARIO ejecutar los ensanches de plataforma y calzada necesarios, así como las casetas propiamente dichas.

3.3.2. Otras obras de Infraestructura y equipamiento

El CONCESIONARIO deberá implementar y conservar la infraestructura y equipo requerida para prestar los Servicios Obligatorios gratuitos del Contrato de Concesión:

- a) Contar con dos equipos de auxilio mecánico, incluido un vehículo de remolque para el retiro de vehículos (ligeros, buses y camiones de hasta 3 ejes) de la vía de circulación hasta la estación de servicio más cercano.
- b) Dotar de equipo de emergencia, incluyendo radio móvil, para primeros auxilios y traslado de personas al centro médico más cercano.
- c) Contar con un sistema de comunicación en tiempo real de emergencia ubicados cada 10km del siguiente. Este sistema al menos deberá permitir la realización de llamadas gratuitas exclusivamente a una central de emergencia.

Adicionalmente, deberá brindar Servicios Obligatorios por los cuales podrá cobrar:

- a) Equipo de auxilio mecánico y remolque para traslado de vehículos (ligeros, buses y camiones de hasta 3 ejes) a distancias mayores a las consideradas en el inciso a) de los Servicios Obligatorios gratuitos.

Asimismo, opcionalmente el CONCESIONARIO podrá brindar servicio de remolque para traslado de vehículos pesados (mayores de 3 ejes).

- b) Zonas de estacionamiento y seguridad para vehículos ligeros y pesados.
- c) Servicios higiénicos, pueden estar ubicados adyacentes a la unidad de peaje.

3.4. Conservación de los Bienes de la Concesión

3.4.1. Aspectos Generales

Las actividades de Conservación de la Concesión comprenden la Conservación Vial Rutinaria, Conservación Vial Periódica y la Atención de Emergencia Vial de la Infraestructura de la Carretera Nuevo Mocupe – Cayaltí – Oytún.

Para determinar el grado de cumplimiento en las actividades de Conservación, se empleara el concepto de Niveles de Servicio, en el cual se considera que el estado y la funcionalidad de la infraestructura vial pueden ser expresadas a través de parámetros para los cuales puede establecerse límites. Estos niveles son los límites admisibles dentro de los cuales puede fluctuar la medida de los parámetros, de manera que la infraestructura vial brinde adecuadamente el servicio para la cual fue concebida. En el presente Contrato se presentan los Niveles de Servicio mínimos establecidos por el CONCEDENTE.

De acuerdo a lo anterior, en una Concesión por Niveles de Servicio, se espera que el CONCESIONARIO tenga la capacidad de anticipar o detectar por sí mismo aquellos parámetros de condición cuyas medidas estén próximas a los límites aceptables y ejecutar las tareas de Conservación necesarias para su corrección (sin esperar indicaciones del CONCEDENTE o del supervisor), de manera de cumplir en las situaciones más críticas con los Niveles Mínimos establecidos.

En este contexto, el CONCESIONARIO deberá disponer de la estructura, organización y recursos (físicos, técnicos, y administrativos) que le permitan programar y ejecutar a lo largo del periodo de Concesión, las tareas necesarias para que la medida de los parámetros de condición del Tramo Vial seleccionado se mantenga siempre dentro de los Niveles de Servicio definidos en el Contrato.

En este sistema, siempre dentro de las normas vigentes en la materia, se permite al CONCESIONARIO la introducción de innovaciones tecnológicas, o nuevos materiales que reduzcan costos de Construcción, Conservación y operación, minimicen los impactos ambientales, mejoren la duración de los efectos de la conservación vial, y mejoren el confort y la seguridad de los usuarios.

La Conservación Vial Periódica se ejecutara de acuerdo al Informe Técnico de Conservación (ITC) que haya presentado el CONCESIONARIO, aprobado por el CONCEDENTE, previa opinión del REGULADOR.

De similar manera, el CONCESIONARIO efectuara las tareas de Conservación Vial Rutinaria según sus mejores estimaciones, pero teniendo en cuenta la necesidad de cumplir con los límites de los Índices de serviciabilidad indicados en el presente Anexo.

En el Tramo Nuevo Mocupe- Zaña, en donde NO se realizaran Obras iniciales de Rehabilitación y/o Mejoramiento, el CONCESIONARIO ejecutará las tareas de Conservación Vial necesarias para lograr los Niveles de Servicio exigidos en el presente anexo.

A continuación se detallan los trabajos de Conservación identificados en los estudios realizados, entendiéndose que estas actividades son solo referenciales, porque finalmente

lo que se exigirá es el cumplimiento de los Niveles de Servicio.

3.4.2. Conservación Vial de la Carretera Nuevo Mocupe – Cayaltí – Oyotún.

En el cuadro siguiente se resumen las características más generales de las actividades de Conservación a ejecutar en la vía durante todo el periodo de la Concesión.

Cuadro 4: Conservación Vial de la Carretera Nuevo Mocupe – Cayaltí – Oyotún

TRAMO	DESCRIPCION	RTA	LONGITUD KM.	TIPO DE INTERVENCION
1	Nuevo Mocupe(km 0+000) – Zaña (km 10+700)	PE-1NJ (ramal)	10.70	Conservación Vial Periódica / Conservación Vial Rutinaria
2	Zaña(11+750) – Cayaltí (km 15+200)	PE-1NJ (ramal)	3.45	Conservación Vial Periódica / Conservación Vial Rutinaria
3	Cayaltí (15+200) – Oyotún (km 47+847)	PE-1NJ (ramal)	32.647	Conservación Vial Periódica / Conservación Vial Rutinaria

3.4.3. Conservación de obras de arte y drenaje

En materia de obras de arte y drenaje, se espera que como parte de las actividades de Conservación, el CONCESIONARIO desarrolle tareas rutinarias de evaluación de estado, y ejecute la Conservación Vial Rutinaria y/o Periódica necesarias.

El alcance de estas tareas de Conservación será muy variado, desde la limpieza, pintura, señalización, reparación de juntas o recambio de elementos de seguridad, hasta tareas más complejas como la sustitución de apoyos, adecuación del cauce, o reparaciones estructuras mayores.

En el cuadro siguiente se presentará el listado de las principales obras de arte y drenaje que deberá conservar el CONCESIONARIO.

Cuadro 5: Obras de Arte y Drenaje

RUTA	TRAMO	DENOMINACION
108	Nuevo Mocupe – Zaña	Estructuras de riego y drenaje
108	Zaña – Cayaltí	Estructuras de riego y drenaje
108	Cayaltí – Oyotún	Pte. Fierro y estructuras de drenaje

3.4.4. Conservación de los Bienes de la Concesión

Adicionalmente, el CONCESIONARIO deberá conservar otros Bienes de la Concesión, tales como plazas de peaje, equipamiento de Servicios Obligatorios y Opcionales, equipos, sistemas eléctricos, mecánicos y electrónicos operativos y administrativos, entre otros. El CONCESIONARIO está obligado a actualizar y modernizar dichos bienes en la medida que no permitan cumplir con sus obligaciones previstas en el Contrato de Concesión.

3.4.5. Atención de Emergencia Vial

Consiste en las tareas de ejecución ocasional, a ser asumidos por el CONCESIONARIO, con cargo a sus recursos si se trata de una Emergencia Vial Ordinaria, y con cargo a los recursos del CONCEDENTE si se trata de una Emergencia Vial Extraordinaria, efectuadas con el propósito de recuperar la Transitabilidad del Área de la Concesión que se haya deteriorado por efecto de las fuerzas de la naturaleza o de la intervención humana, y que obstaculiza o impide la circulación de los usuarios de la vía.

- Emergencia Vial Ordinaria, corresponde a acciones menores a resolver con los recursos del CONCESIONARIO, así como aquella emergencia que ocasione derrumbes menores a 800m³ en todo el Tramo Vial de la Concesión, si fuera el caso.
- Emergencia Vial Extraordinaria, corresponde a acciones extraordinarias de factores climáticos, factores inherentes a fenómenos naturales u otros factores que las Leyes y Disposiciones Aplicables lo definan como caso fortuito, diferentes del normal uso de la infraestructura vial, así como ocasionado por igual o más de 800 m³ de derrumbes en todo el tramo Vial de la Concesión, si fuera el caso debido a causas no imputables al CONCESIONARIO. Los gastos incurridos en la Atención de la Emergencia Vial Extraordinaria, serán cubiertos por el CONCEDENTE con el seguro sobre los bienes en operación en la medida que este hubiese sido tomado o en su defecto por la Cuenta de Emergencia Vial Extraordinaria del Fideicomiso de Administración.

3.5. Otros servicios a brindar por el CONCESIONARIO

Adicionalmente a las intervenciones en materia de Construcción y Conservación de la vía, del Derecho Vía, las estructuras de obras de arte y drenaje, entre otros, como parte de las responsabilidades a asumir por el CONCESIONARIO en materia de Explotación están las siguientes:

- Auxilio mecánico básico para el retiro de vehículos (ligeros, buses y camiones de hasta 3 ejes) de la vía de circulación hasta la estación de servicio más próxima (en forma gratuita) y traslado a mayores distancias (no gratuito).
- Atención de emergencias y accidentes en primeros auxilios y traslado de personas al centro médico más cercano.
- Atención al público en las oficinas de la Concesión.
- Recaudación de peajes.

SECCION IV. ESPECIFICACIONES TECNICAS

4.1 Especificaciones Técnicas Generales

Tramo para las Obras de Rehabilitación y Mejoramiento iniciales, como para la ejecución de las tareas de Conservación, el CONCESIONARIO se guiará por las especificaciones técnicas generales siguientes:

- Manual de Diseño Geométrico de Carreteras DG-2001 o Manual para el Diseño de Caminos Pavimentados de Bajo Volumen de Tránsito (2007).
- Especificaciones Técnicas Generales para Carreteras EG-2000.
- Especificaciones Técnicas Generales para la Conservación de Carreteras.
- Manual de Dispositivos de Control de Tránsito Automotor para Calles y Carreteras.
- Manual de Ensayos de Materiales para Carreteras EM-2000.
- Manual de Diseño de Puentes DP-2003.

4.2 Especificaciones Técnicas Específicas

Para las Obras de Rehabilitación y Mejoramiento el CONCESIONARIO podrá guiarse por las especificaciones técnicas específicas contenidas en los Estudios Definitivos de Ingeniería.

En el caso de la ejecución de las tareas de Conservación, el CONCESIONARIO podrá guiarse por las especificaciones técnicas específicas que hubiese propuesto en su Propuesta Técnica, una vez hayan sido aprobadas por las instancias correspondientes.

4.3 Especificaciones Técnicas para Obras Complementarias

En lo relacionado a edificaciones y en sus especialidades de estructuras, instalaciones eléctricas, sanitarias y otras se sujetarán a lo señalado en el Reglamento Nacional de Construcción y otras normas vigentes.

4.4 Especificaciones Técnicas Complementarias

En el caso de que las especificaciones técnicas vigentes no contemplen procedimientos, técnicos o materiales de uso corriente en nuestro país, los postores podrán proponer en sus Propuestas Técnicas la utilización de especificaciones técnicas complementarias basadas en normas de reconocida validez internacional (AASHTO, ASTM, DIN, etc.)

SECCION V. DE LA CONSERVACION DE LA VIA

5.1. INTRODUCCION

- 5.1.1. El presente anexo forma parte del Contrato de Concesión. Los Tramos materia de la Concesión, son los descritos en el Apéndice N 1 del presente Anexo.
- 5.1.2. Los términos que se utilizan en este anexo, tienen el mismo sentido que los utilizados en las Bases.
- 5.1.3. El presente anexo tiene por objetivo establecer obligaciones contractuales complementarias para la ejecución de las tareas de Conservación y control de la prestación del servicio brindado por el CONCESIONARIO.

5.2 CONSERVACION POR NIVELES DE SERVICIO

- 5.2.1. El estado de los Bienes de la Concesión y de la Infraestructura vial se expresará a través de parámetros de condición, que harán referencia a diversos aspectos: estado del pavimento; condición del sistema de drenaje y obras de arte, estado de las señales, calidad de la circulación, etc. Los límites aceptables para la medida de los parámetros de condición, están dados por los “Niveles de Servicio” establecidos en este anexo.
- 5.2.2 Es obligación del CONCESIONARIO programar y ejecutar oportunamente las tareas de Conservación que hagan que en cualquier momento la medida de los parámetros de condición sean igual o mayor a los umbrales mínimos y menor a los umbrales máximos establecidos.
- 5.2.3. Para ello, el CONCESIONARIO dispondrá oportunamente de la estructura, organización y recursos (físicos, técnicos y administrativos), que le permitan programar y ejecutar a lo largo del período de la Concesión, las tareas de Conservación Vial Periódica, Conservación Vial Rutinaria y de Atención de Emergencia Vial, necesarias para que cumplan los parámetros de condiciones establecidos por los Niveles de Servicio definidos en este anexo.
- 5.2.4 Esto significa que el CONCESIONARIO debe detectar por sí mismo aquellos parámetros de condición cuya medida eventualmente se encuentre próxima de los límites admisibles y adoptar las medidas necesarias para su oportuna corrección, encontrándose siempre dentro de los Niveles de Servicio definidos en este anexo.
- 5.2.5 Los Niveles de Servicio pueden ser referidos aspectos particulares del estado de la superficie de rodadura, del estado del sistema de drenaje y obras de arte, del estado de los elementos de seguridad, etc. En este caso se denominan “Niveles de Servicio Individuales”. Por otra parte, tanto para cada tramo como para la Concesión en su conjunto es posible establecer niveles de servicio que consideren todos los aspectos; a éstos se los denominan “Niveles de Servicio Globales”.
- 5.2.6 Durante el Plazo de Concesión, el CONCESIONARIO deberá cumplir en forma permanente con los Niveles de Servicio individuales establecidos en el Apéndice 3 de este anexo y con los Niveles de Servicio globales establecidos para cada Tramo en el Apéndice 7 de este anexo.
- 5.2.7 El COCEDENTE, a través del REGULADOR o quien éste designe, llevará adelante las tareas de fiscalización del cumplimiento de los Niveles de Servicio, esto es: (a) verificar que se mantienen los parámetros de condición igual o por encima de los umbrales mínimos (o de bajo de los máximos) establecidos en el Apéndice 3 de este documento, y (b) verificar que los Niveles de Servicio globales se mantienen por encima de los umbrales mínimos definidos para cada tramo y para la Concesión en el apéndice 7 de este documento.
- 5.2.8 Las actividades de Conservación se ejecutará guardando las mayores medidas de seguridad tanto para los Usuarios, como para los trabajadores. El cumplimiento de los Niveles de Servicio individuales se verificará de manera continua, mientras que el cumplimiento de los niveles de servicio globales se verificará periódicamente,

según lo que se indica en el numeral 5.4 de este documento.

5.3 PROCEDIMIENTOS GENERALES

Planes de Conservación

- 5.3.1 Dentro de los sesenta (60) Días Calendario posteriores al Inicio de la Explotación y dentro de los treinta (30) Días Calendario previo al comienzo de cada Año de la Concesión, el CONCESIONARIO someterá a consideración del CONCEDENTE un “Plan de Conservación” para el correspondiente periodo anual, que describa las Obras o tareas que prevé ejecutar con los diseños y especificaciones que correspondan, y en concordancia con lo aprobado en la propuesta técnica del CONCESIONARIO.
- 5.3.2 El Plan de Conservación estará debidamente justificado en sus aspectos técnicos, indicando el análisis de estado sobre el que se basa, los indicadores considerados y las políticas aplicadas para la toma de decisiones.

Etapas de Ejecución de Obras

- 5.3.3 El CONCESIONARIO recibirá el Área de la Concesión objeto del Contrato de Concesión en el estado que se encuentren al momento de la Toma de Posesión, sin que esto le signifique derecho a reclamo de ninguna índole.
- 5.3.4 El Apéndice 2 de este documento establece para cada Tramo de la Concesión los plazos máximos que se van a otorgar para alcanzar los Niveles de Servicio establecidos. El período transcurrido desde la Toma de Posesión hasta el plazo máximo para alcanzar el Nivel de Servicio se denomina “Etapas de Ejecución de Obras”.
- 5.3.5 Excepcionalmente podrán ser extendidos los plazos (para ciertos tramos individuales) y/o los niveles de servicio modificados temporalmente. Dicha modificación sólo podrá ser realizada por el CONCEDENTE, previa opinión técnica favorable del REGULADOR, de conformidad con lo previsto en la Cláusula 4.4 del Contrato de Concesión.
- 5.3.6 El CONCESIONARIO incluirá con el primer plan referencial de labores anuales de Conservación las tareas a efectuar durante la etapa de Ejecución de Obras.
- 5.3.7 Durante la ejecución de Obras, dentro de los primeros siete (7) días calendario de cada mes, el CONCESIONARIO presentará a un Informe de Avance con la relación de los trabajos realizados y una actualización del cronograma original si correspondiera.
- 5.3.8 Una vez finalizada la etapa de ejecución de Obras, el CONCESIONARIO deberá realizar las tareas de Conservación necesarias para mantener los Niveles de Servicio individuales establecidos en el Apéndice 3 y el Nivel de Servicio global definido en el numeral 5.5 de este anexo, de acuerdo a los valores admisibles por Tramo establecidos en el Apéndice 7 de este anexo, durante toda la Concesión.

Programa de Evaluación de Niveles de Servicio

- 5.3.9 El CONCESIONARIO instrumentará un “Programa de Evaluación de Niveles de Servicio” para medir el resultado de sus intervenciones.
- 5.3.10 El CONCESIONARIO efectuará la tarea de la forma que considere más adecuada. Como guía podrá considerar la forma de trabajo propuesta en los numerales 5.4 y 5.5 de este anexo.
- 5.3.11 Para las tareas de relevamiento del “Programa de Evaluación de Niveles de Servicio”, el CONCESIONARIO utilizará su propio personal y equipos.
- 5.3.12 El REGULADOR podrá solicitar toda la información relativa al “Programa de Evaluación de Niveles de Servicio” del CONCESIONARIO la cual deberá ser entregada en un plazo no mayor a 15 (quince) días calendario luego de haber sido efectuada la solicitud, salvo que el REGULADOR otorgue un plazo adicional.
- 5.3.13 El contenido de los informes del “Programa de Evaluación de Niveles de Servicio” realizado por el CONCESIONARIO será de exclusiva responsabilidad del mismo y no representará la opinión del REGULADOR.

Incumplimientos y Penalidades

- 5.3.14. Tal como se establece más adelante en el numeral 5.4 de este anexo, la detección de parámetros de condición insuficientes darán lugar a que el REGULADOR (o quien éste determine) envíe una “Notificación de detección de parámetro de condición insuficiente” al CONCESIONARIO indicando el defecto encontrado, los hitos kilométricos entre los que se encuentra y el plazo para subsanarlo. La no corrección del defecto en tiempo o forma se considerará un incumplimiento y dará origen a una penalidad según lo establecido en el Contrato de Concesión.
- 5.3.15. Por su parte, la verificación del incumplimiento en mantener un Nivel de Servicio Global de la Concesión, dará lugar a la aplicación de una penalidad y eventualmente a la resolución del Contrato según lo indicado en el mismo Contrato de Concesión.

Los parámetros de condición y estándares de servicio darán lugar a la aplicación de sanciones cuando los valores no cumplan con los mínimos exigidos indicados en el Apéndice 3 del presente anexo. Asimismo, en los cuadros de respuesta a incumplimientos, se indica el plazo que contiene el CONCESIONARIO, para subsanar el defecto observado, una vez notificado por el REGULADOR. Transcurrido el plazo de subsanación sin que ésta se haya producido, se aplicará una penalidad adicional por cada semana de retraso en la subsanación del defecto.

Comunicaciones

- 5.3.16. El CONCESIONARIO deberá tener conectado su fax durante las 24 horas del día para la recepción de las “Notificaciones de detección de parámetro de condición y suficiente”, las “Notificaciones de Incumplimiento” u otros comunicados que expedirá el REGULADOR. Se tomará como recibida cualquier comunicación a partir de las 8 horas del primer día hábil siguiente a la emisión de la misma.
- 5.3.17. En el Apéndice 4 de este anexo, se presentan los formatos de las notas de

comunicación a utilizar entre CONCESIONARIO, el REGULADOR y/o su representante para el caso que se detecte parámetro de condición insuficiente.

5.4 EVALUACIÓN DE LA GESTIÓN DE CONSERVACIÓN DE LA VÍA

General

5.4.1. Con el propósito de generar un marco de referenciación único para las evaluaciones, el CONCESIONARIO, con posterioridad a la toma de posición, realizará la referenciación kilométrica interna de la Concesión. El CONCESIONARIO, contará con un plazo de dos (02) meses para concluir las tareas y presentar al REGULADOR el informe con la documentación de balizamientos y monumentaciones.

Programa de Evaluación de la Gestión de Conservación de la Vía

5.4.2. Para asegurarse que los niveles de servicio que brinda el CONCESIONARIO, se encuentren siempre dentro de los valores admisibles, el REGULADOR (o quien éste designe) instrumentará un Programa de Evaluación de la Gestión de la Concesión. Las evaluaciones a efectuar serán: Evaluaciones Continuas, Evaluaciones Semestrales y Evaluaciones Anuales.

5.4.3 Los objetivos específicos del Programa de Evaluación de la Gestión de Conservación de la Vía son: (a) identificar la existencia de eventuales defectos en la vía; (b) verificar el cumplimiento de los Niveles de Servicio individuales; y (c) verificar el cumplimiento del Nivel de Servicio global prestado por el CONCESIONARIO en los Tramos objeto de la Concesión.

5.4.4 Para el Programa de Evaluación de la Gestión de Conservación de la Vía se emplearán las metodologías de relevamiento indicadas en el Apéndice 8 de este Anexo.

Evaluaciones Continuas

5.4.5 El REGULADOR o quien éste designe, realizará Evaluaciones Continuas de todos los tramos incluidos en el Contrato de Concesión, con el objeto de identificar defectos localizados, y para verificar el cumplimiento de los Niveles de Servicio individuales. El REGULADOR o quien éste designe, también podrá fiscalizar las condiciones o prácticas de trabajo del CONCESIONARIO para que no resulten inseguras para los Usuarios, y podrá fiscalizar los procedimientos constructivos de manera de verificar el cumplimiento de los expedientes técnicos y las obligaciones contractuales.

5.4.6 El REGULADOR efectuará las Evaluaciones Continuas en la oportunidad y lugares que considere convenientes, sin la necesidad de previo aviso al CONCESIONARIO. También podrá emplear información proporcionada por los Usuarios de la infraestructura vial o por el CONCEDENTE para detectar parámetros de condición insuficientes.

5.4.7 Si en una de las evaluaciones continuas se detectan parámetros de condición insuficientes en cualquier Tramo evaluado, el REGULADOR emitirá una "Notificación de parámetro de condición insuficiente" por cada sección (indicada por

los hitos kilométricos entre los cuales está comprendida) con defectos.

- 5.4.8 Una vez recibida una "Notificación de parámetro de condición insuficiente", el CONCESIONARIO deberá ejecutar los trabajos que eleven nuevamente la calidad de la vía a los Niveles de Servicio exigidos, disponiendo para ello de los plazos especificados en el Apéndice 3 de este anexo.
- 5.4.9 En el caso de defectos provocados por fenómenos naturales o accidentes, que a juicio del REGULADOR resulten de especial gravedad, el REGULADOR podrá ampliar los plazos de subsanación establecidos en el Apéndice 3 de este anexo.
- 5.4.10 Cuando el CONCESIONARIO repare completamente los defectos detallados en la "Notificación de parámetro de condición insuficiente", emitirá un fax al REGULADOR informando la finalización de la reparación, cuya fecha será tomada en cuenta para verificar el cumplimiento en los plazos de respuesta.
- 5.4.11 En caso que el REGULADOR o quien éste designe, constatará que no se han realizado las reparaciones de los defectos indicados en la "Notificación de parámetro de condición insuficiente" dentro de los plazos establecidos, el REGULADOR emitirá una "Notificación de incumplimiento" aplicando las penalidades que correspondan y estableciendo nuevos plazos para alcanzar los niveles de Servicio exigidos. Los nuevos plazos no determinarán que se deje de aplicar las penalidades que correspondan hasta que se subsanen los defectos indicados en la correspondiente "Notificación de Incumplimiento".
- 5.4.12 La Conservación de desvíos será objeto de las evaluaciones continuas únicamente, por lo que dichos elementos no serán considerados en las evaluaciones semestrales o anuales. En caso de ser necesario, se utilizará el criterio de situación excepcional o especial de la numeral 7.2 de este anexo para desarrollar criterios a aplicar en la evaluación de la Conservación de desvíos.

Evaluaciones Semestrales

- 5.4.13 El quinto y décimo primer mes de cada año de la Concesión, el REGULADOR realizará una evaluación semestral con el objetivo de determinar el Nivel de Servicio global prestado por el CONCESIONARIO durante el semestre en curso para los diferentes Tramos de la Concesión.
- 5.4.14 La evaluación se hará en base a una muestra de los Tramos de la Concesión. La selección de la muestra se realizará de acuerdo con el siguiente procedimiento:
- a) Se subdividirá la Concesión en los tramos establecidos en el Apéndice 1 de este anexo.
 - b) Se subdividirá cada Tramo, en secciones de longitud igual a 1 kilómetro, estableciéndose así un número total de secciones. (Si la longitud total del tramo no es entera, se definirá una sección especial correspondiente a la fracción de kilómetro restante. En cada tramo se definirá al menos una sección).
 - c) Se define como tamaño de la muestra a evaluar, al 10% del número total de secciones de cada Tramo, elegidas al azar (se redondeará al número entero

superior), (Como mínimo se elegirá una sección en cada Tramo. Si en una sección aparece parcialmente un elemento discreto, como un puente, este se considerará totalmente incluido en dicha sección).

- 5.4.15 El REGULADOR comunicará al CONCESIONARIO las fechas de una evaluación semestral con un mínimo de 15 (quince) días calendario de anticipación, a los efectos de que este designe al personal técnico que la presenciara.
- 5.4.16 De la evaluación realizada se elaborará un acta con 1 (un) original y 2 (dos) copias, en donde se detallarán defectos, y localización de los mismos, y las observaciones que pueda realizar el REGULADOR (a su representante), así como también consideraciones que el responsable técnico del CONCESIONARIO estime convenientes. Cada una de las partes, el REGULADOR y el CONCESIONARIO conservarán una copia del Acta. La ausencia del personal técnico designado por el CONCESIONARIO y/o la falta de descargos en el Acta, se tomará como conformidad del mismo con el resultado de la evaluación realizada.
- 5.4.17. Con independencia de lo que se indique en el Acta, los defectos detectados en una evaluación semestral serán comunicados por el REGULADOR al CONCESIONARIO mediante el procedimiento de "Notificación de parámetro de condición insuficiente" establecido para las evaluaciones continuas.
- 5.4.18 Con posterioridad a la realización de una evaluación semestral se efectuará el cálculo del Nivel de Servicio Global prestado por el CONCESIONARIO en cada tramo y en el contrato en general. A tales efectos se seguirá la metodología de evaluación establecida en el numeral 5.5 de este anexo.
- 5.4.19 El incumplimiento en mantener el Nivel de Servicio global de un Tramo, dará lugar a la aplicación de una penalidad como se indica en el contrato. El incumplimiento en el Nivel de Servicio global de la Concesión dará también lugar a las penalidades indicadas en el contrato.

Evaluaciones Anuales

- 5.4.20 Coincidentemente con la evaluación semestral correspondiente al décimo primer mes de cada Año de la Concesión, o cada vez que se considere que exista cambios sustanciales en la rugosidad, el REGULADOR efectuara una evaluación de la misma.
- 5.4.21 La metodología de medición de rugosidad es la establecida en el Apéndice 8 de este anexo.
- 5.4.22 Si en una evaluación anual se constatará que los índices de rugosidad y de deflexión medidos mediante un rugosímetro y una viga Benkelman o equipos similares, son superiores a los valores permitidos en los Niveles de Servicio establecidos en este anexo, el REGULADOR emitirá una "Notificación de parámetro de condición insuficiente" estipulando el plazo para su corrección, de acuerdo a los plazos exigidos en el Apéndice 3 de este anexo.

5.5 CÁLCULO DE LOS NIVELES DE SERVICIO

General

- 5.5.1 Durante los periodos en que los tramos se encuentren a nivel de ejecución de Obra (habiendo sido el cronograma de obra aprobado por el REGULADOR) no se evaluarán los Niveles de Servicio afectados por la Obra, ni se considerarán dichos Tramos para el cálculo del Nivel de Servicio global del Contrato.

Niveles de Servicio Individuales

- 5.5.2 En el Apéndice 3 de este anexo, se indican los Niveles de Servicio admisibles para: calzada; bermas; obras de arte y drenaje; Derecho de Vía y seguridad vial (señalización vertical, señalización horizontal, y elementos de seguridad).
- 5.5.3 Los Niveles de Servicio individuales se evaluará de acuerdo a los valores y procedimientos indicados en los Apéndices 3 y 6 de este anexo.

Nivel de Servicio Global de un Tramo

- 5.5.4 El cálculo del Nivel de Servicio Global de un Tramo prestado por el CONCESIONARIO, se realizará de acuerdo con la metodología de evaluación que se detalla a continuación:
- a) Se subdividirá la Concesión en los tramos establecidos en el Apéndice 1 de este anexo.
 - b) Se subdividirá cada Tramo, en secciones de longitud igual a 1 (un) kilómetro, estableciéndose así un número total de secciones. (Si la longitud total del Tramo no es entera, se definirá una sección especial correspondiente a la fracción de kilómetro restante. Como mínimo en cada tramo se definirá una sección).
 - c) Se define como tamaño de la muestra a evaluar a un 10% del número total de secciones de cada Tramo elegidas al azar (se redondeará al número entero superior).
 - d) Cada sección seleccionada se la subdivide en 10 segmentos a evaluar. Si en una sección aparece parcialmente un elemento discreto, como un puente, este se considerará totalmente incluido.
 - e) En cada segmento se analiza el cumplimiento de los Niveles de Servicio individuales (salvo la rugosidad) para los siguientes ítems: calzada, berma, obras de arte y drenaje, Derecho de Vía y seguridad vial (en el Apéndice 5 de este anexo; se presentan referencias para el formato de las planillas de relevamiento).
 - f) En cada sección se cuantifica el número de segmentos que incumplen con los Niveles de Servicio de cada uno de los ítems (calzada, berma, etc.).
 - g) Para obtener el grado de incumplimiento de cada sección, se introduce un coeficiente de ponderación para cada ítem (calzada, berma, etc.) que multiplicará el número de segmentos con deficiencias:

ASPECTO A EVALUAR	Coefficiente de Ponderación (1)
Calzada	100
Bermas	100
Drenajes y puentes	80
Derecho de vía	40
Seguridad vial	80

(1) Para todos los tramos comprendidos en la Concesión.

h) El Nivel de Servicio Global de un Tramo se calcula de acuerdo al procedimiento indicado en el siguiente cuadro:

Ítem	N° de segmentos con deficientes en todo el tramo	Coefficiente de Ponderación	Porcentaje de incumplimiento por aspecto
	(a)	(b)	(c) = (a) * (b) / 10
Calzada			
Bermas			
Drenajes y puentes			
Derecho de vía			
Seguridad vial			
Grado de Incumplimiento del Tramo			(d)=promedio (c)
Nivel de Servicio Global del Tramo			(e)=100% - (d)

➤ **Literal h) del numeral 5.5.4 del ítem 5.5 de la Sección V de la Conservación de la Vía del Anexo III, modificado por el numeral 3.10 de la Cláusula Tercera de la Adenda N° 1 al Contrato de Concesión, suscrita con fecha 18 de abril de 2017, cuyo texto es el siguiente:**

“h) El Nivel de Servicio Global de un Tramo se calcula de acuerdo al procedimiento indicado en el siguiente cuadro:

Ítem	N° de segmentos con deficiencias en todo el tramo	Coefficiente de Ponderación	Porcentaje de incumplimiento por aspecto
	(a)	(b)	(c) = (a) * (b) / (10*n)
Calzada			
Bermas			
Drenajes y puentes			
Derecho de vía			
Seguridad vial			
Grado de incumplimiento del tramo			(d) =promedio (c)
Nivel de servicio global del tramo			(e)=100% - (d)

Donde n = Número de Secciones seleccionadas el azar en el sub-tramo

Nota: El procedimiento de cálculo de nivel de servicio global se efectuará únicamente con el procedimiento descrito a fin de que el criterio de ponderación sea aplicable a lo largo de toda la Concesión de manera uniforme.

- 5.5.5 Los valores admisibles del Nivel de Servicio Global para cada uno de los Tramos según el Año de la Concesión son los indicados en el Apéndice 7 de este anexo.

Nivel de Servicio Global del Contrato

- 5.5.6 El Nivel de Servicio Global del Contrato se calculará como el promedio de los Niveles de Servicio global de cada uno de los Tramos del contrato, ponderado por su longitud y redondeándolo al correspondiente entero.
- 5.5.7 Los valores admisibles del Nivel de Servicio Global del Contrato para cada Año de la Concesión, se indican en el Apéndice 7 de este anexo.

SECCIÓN VI. DE LA CONSERVACIÓN DE LAS OBRAS COMPLEMENTARIAS

6.1 EVALUACIÓN DE LA GESTIÓN DE CONSERVACIÓN DE LAS OBRAS COMPLEMENTARIAS

Procedimientos

- 6.1.1 Se entiende por Obras Complementarias aquellas que no forman parte integrante de la carretera, pero cuya ejecución es obligatoria para el CONCESIONARIO, por tratarse de Obras inherentes a la Explotación de la Concesión. Comprende Obras de Rehabilitación, Mejoramiento y/o Construcción de:
- a) Obras civiles para canalizaciones o servicios públicos;
 - b) Infraestructura necesaria para la implementación de servicios de telecomunicaciones, de ser solicitado por el CONCEDENTE;
 - c) Obras de mitigación de impacto ambiental;
 - d) Edificaciones (unidad de peaje, oficinas, instalaciones de apoyo para Servicios Obligatorios y Opcionales, etc.); o
 - e) Instalación de equipos o sistemas mecánicos, eléctricos o electrónicos.
- 6.1.2 Los plazos para la ejecución de estas Obras, así como los plazos para su eventual Conservación, serán establecidos en el Contrato de Concesión, y de acuerdo con la propuesta técnica aprobada del CONCESIONARIO. Una vez finalizados dichos plazos, comenzará la fase de Conservación de las Obras Complementarias, que se extenderá hasta la finalización de la Concesión.
- 6.1.3 Por tratarse de Obras de diferente naturaleza, características y vida útil, la evaluación de la gestión de su Conservación se efectuará únicamente por el procedimiento de las evaluaciones continuas. Para ello el REGULADOR con la opinión del CONCEDENTE determinará en este caso los Niveles de Servicio o indicadores de buen estado de Conservación. El CONCESIONARIO determinará el alcance de las tareas de Conservación a efectuar en cada periodo.

- 6.1.4 En atención a lo establecido en el párrafo anterior, será responsabilidad del CONCESIONARIO programar y ejecutar por su cuenta la Conservación de las Obras Complementarias.
- 6.1.5 Por regla general, la Conservación de las Obras Complementarias procurará mantener vigente en todo momento su funcionalidad e integralidad, o el propósito original para el que fueron ejecutadas.
- 6.1.6 No serán aceptables políticas o prácticas de Conservación de las Obras Complementarias que produzcan defectos que comprometan su funcionalidad, integralidad, durabilidad, utilidad, o que afecten esas mismas características de la vía o de propiedades de terceros.
- 6.1.7 El REGULADOR, o quien éste designe, efectuará las evaluaciones de las Obras Complementarias que entienda pertinentes, y en caso de encontrar defectos, comunicará al CONCESIONARIO la necesidad de efectuar la Conservación de los elementos que indique y en los plazos que establezca en la comunicación.
- 6.1.8 En caso de ser necesario, se utilizará el criterio de situación excepcional o especial de la numeral 7.2 de este anexo para desarrollar criterios a aplicar a la evaluación de la Conservación de las Obras Complementarias. En particular, se podrá convenir en la utilización de especificaciones técnicas complementarias.

Incumplimientos y Penalidades

- 6.1.9 En caso de incumplimiento del CONCESIONARIO en proceder en tiempo y forma de acuerdo a los comunicados del REGULADOR relativos a la corrección de defectos de Conservación de Obras Complementarias, se aplicará una penalidad de acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión.

SECCIÓN VII. OTRAS PROVISIONES

7.1 EMERGENCIAS Y ACCIDENTES

Atención de Emergencias y Accidentes

- 7.1.1 Como parte de la Concesión se implementará un sistema de comunicación en tiempo real en base a comunicaciones telefónicas con una central. Es obligación del CONCESIONARIO dar atención inmediata durante las 24 horas del día a cualquier llamada que ingrese a dicha central por el sistema de comunicación.
- 7.1.2 Similarmente, es obligación del CONCESIONARIO dar atención inmediata durante las 24 horas del día a cualquier llamada que ingrese a sus oficinas por el sistema telefónico normal.
- 7.1.3 Es también obligación del CONCESIONARIO dar atención en primera instancia a cualquier emergencia o accidente que le sean reportados directamente en sus oficinas o por comunicación telefónica. Siempre que corresponda, la atención en primera instancia consistirá por lo menos en lo siguiente: (a) reporte a las autoridades policiales de la zona en la que ocurrió la emergencia o accidente; (b) despacho de una dotación mínima de vehículos de asistencia (ambulancia o

remolque); (c) despacho de un representante del CONCESIONARIO para que se haga presente en el lugar; y (d) informar al interesado, las acciones tomadas remitiendo una copia al REGULADOR, el tiempo probable de atención de la emergencia o accidente y el tipo de ayuda a proveer por el CONCESIONARIO. Estas acciones ocurrirán dentro de los 5 (cinco) minutos posteriores a la recepción de la comunicación reportando el hecho.

- 7.1.4 En la eventualidad de ocurrencia de una emergencia o accidente, el CONCESIONARIO está obligado también a dar atención en segunda instancia. Dependiendo del caso, la atención en segunda instancia consistirá en: (a) el traslado de personas o vehículos accidentados dentro de los límites de su responsabilidad establecidos por el Contrato; (b) movilizar al personal y equipos necesarios para cumplir con los requisitos de brindar transitabilidad plena y segura; (c) coordinar con las autoridades correspondientes (el CONCEDEENTE, Policía, Bomberos, Defensa Civil, INRENA) el apoyo a brindar por su personal y equipos para la restitución de la transitabilidad y la mitigación de los efectos de la emergencia o accidente.

Plazos para la Atención de Emergencias y Accidentes

- 7.1.5 En el caso del traslado de personas y vehículos, el CONCESIONARIO cumplirá con las obligaciones contenidas en el Contrato dentro de los 60 (sesenta) minutos de haber sido reportada la emergencia o accidente.
- 7.1.6 En el caso de la restitución de la Transitabilidad, por regla general, el CONCESIONARIO brindará Transitabilidad parcial en un plazo no mayor a 10 (diez) horas desde que se haya reportado el incidente. Similarmente, brindará Transitabilidad plena en un plazo no mayor a 30 (treinta) horas desde la comunicación de la emergencia o accidente.

Incumplimientos y Penalidades

- 7.1.7 Siempre que no existan elementos que liberen al CONCESIONARIO de la responsabilidad de cumplir con los plazos anteriores, su incumplimiento podrá dar lugar a una penalidad. Cada incumplimiento se penalizará de acuerdo a lo establecido en las cláusulas correspondientes del Contrato.

7.2 SITUACIONES EXCEPCIONALES O ESPECIALES

Conservación de Zonas Críticas

- 7.2.1 Se definen como zonas críticas aquellos sectores de la vía en los que se producen variaciones localizadas del perfil planialtimétrico o de las características geométricas, como consecuencia de causas diferentes de las catastróficas pero en ningún caso relacionada a insuficiente Conservación de cualquier elemento de la vía. Las variaciones pueden producirse de forma súbita o ser paulatinas y continuas en el tiempo, y afectar secciones de cualquier longitud.
- 7.2.2 Tanto para las zonas críticas existentes al momento de la Toma de Posesión, como para aquellos que puedan aparecer durante el Plazo de la Concesión, se aplicarán los criterios de Conservación contenidos en esta sección.

- 7.2.3 En el caso de aparición de una zona crítica nueva, el CONCESIONARIO o el REGULADOR se informarán inmediatamente entre sí de dicha ocurrencia, identificarán correctamente la sección afectada y fijarán el plazo para restituir las características planialtimétricas originales de la vía y/o establecerán las actividades y condiciones de monitoreo a efectuar.
- 7.2.4 En el caso de zonas críticas existentes al momento de la Toma de Posesión, su identificación se efectuará en dicho acto y el plazo para la restitución de las características planialtimétricas originales será como máximo el indicado en el Apéndice 2 del presente Anexo.
- 7.2.5 Para la Conservación de zonas críticas (nuevas y existentes), el CONCESIONARIO tiene la libertad de decidir las medidas más efectivas a aplicar para restituir las características planialtimétricas originales y para garantizar el cumplimiento de los Niveles de Servicio individuales y globales que correspondan al Tramo en que se encuentra. Podrán incluir tareas de Conservación u Obras, a costo del CONCESIONARIO para el caso de las zonas críticas existentes al momento de la Toma de Posesión y en el caso de las zonas críticas nuevas se tendrá en cuenta lo previsto en la Cláusula 6.43 del Contrato.
- 7.2.6 El CONCESIONARIO, previa aprobación del REGULADOR, podrá determinar que en el caso de cualquier zona crítica la restitución de las características del pavimento pueda efectuarse con una sustitución del tipo de rodadura original. En esta situación, la superficie de rodadura a colocar nunca será de calidad inferior al tratamiento superficial bicapa. Para el control de la gestión del CONCESIONARIO respecto de esta solución, se aplicarán los parámetros y Niveles de Servicio que aparecen en el Apéndice 3 de este anexo.

En caso de las zonas críticas nuevas consideradas a lo largo de la vía, adecuarse a lo indicado en la cláusula 6.34 del Contrato.

Conservación en tramos no asfaltados

- 7.2.7 Se considera que la existencia de tramos no asfaltados, (y que no forman parte de zona crítica) son temporales mientras se produce el inicio y ejecución de las Obras de Construcción.
- 7.2.8 En esas situaciones, el CONCESIONARIO se encuentra obligado a conservar la vía desde el momento de inicio de la Construcción en las condiciones mínimas de servicio siguientes:
- Transitabilidad: No se admiten cierres de vías mayores a 6 horas continuas.
 - Velocidad media de recorrido: para vehículos livianos la velocidad media (de Tramos no menores a 10 Km.) no deberá ser inferior a 20 Km./h y en vehículos pesados no deberá ser inferior a 10 Km./h.

Congestión en Tramos

- 7.2.9 Se efectuarán las intervenciones que sean necesarias, a cargo del CONCESIONARIO, en caso se afecten los Niveles de Servicio de movilidad y accesibilidad por efectos de incrementos o variaciones significativas de tráfico y/o

condiciones insuficientes de la geometría del Tramo. En ese sentido no se admitirá que ningún Tramo (no menor a 10 km.) tenga un Nivel de Servicio por debajo de las escalas aprobadas por el MTC y de acuerdo a los parámetros fijados en el Apéndice N° 7.

Otras Situaciones

- 7.2.10 En el caso de situaciones no contempladas en este anexo, el CONCESIONARIO con el REGULADOR, fijarán los parámetros de condición y los Niveles de Servicio, además de la metodología a utilizar en la evaluación de la gestión del CONCESIONARIO.

- 7.2.11 En el caso particular de la evaluación de los Servicios Obligatorios a proporcionar por el CONCESIONARIO que no se hayan contemplado específicamente en otros procedimientos descritos en este anexo, el REGULADOR o quien éste designe, supervisará a través de las evaluaciones continuas.

APÉNDICES

Lista de Apéndices

- Apéndice 1 - Tramos de la Carretera Nuevo Mocupe - Cayaltí - Oyotún
- Apéndice 2 - Primeras intervenciones a realizarse
- Apéndice 3- Parámetros de Condición de Niveles de Servicio Exigibles de Concesiones
.....Viales
- Apéndice 4 - Formatos de Comunicación
- Apéndice 5 - Planillas para el Cálculo del Nivel de Servicio
- Apéndice 6 - Planilla de Cálculo de Nivel de Servicio Global (tramos individuales y toda
.....la Concesión)
- Apéndice 7 - Niveles de Servicio Globales Requeridos (por tramo y para la Concesión)
- Apéndice 8 - Manual para Relevamiento de Defectos

Apéndice 1
Tramos de la carretera Nuevo
Mocupe - Cayaltí - Oyotún

TRAMOS DE LA CONCESIÓN DE LA CARRETERA NUEVO MOCUPE- CAYALTÍ- OYOTÚN

Tramo	Ruta	Localidad		Progresiva (Km.)		Longitud (Km)	Provincia	Observaciones
		Desde	Hasta	Inicio	Fin			
1	PE-1NJ (ramal)	Nuevo Mocupe	Zaña	0+000	10+700	10.70	Chiclayo	Conservación Vial Periódica de la superficie asfaltada existente.
2	PE-1NJ (ramal)	Zaña	Cayaltí	11+750	15+200	3.45	Chiclayo	Rehabilitación de la superficie asfaltada existente.
3	PE-1NJ (ramal)	Cayaltí	Oyotún	15+200	47+847	32.647	Chiclayo	Mejoramiento a nivel de asfaltado con tratamiento Superficial Bicapa.

TOTAL

46.797

Apéndice 2
Primeras Intervenciones a realizarse

**PRIMERAS INTERVENCIONES PREVISTAS Y PLAZOS MÁXIMOS DE EJECUCIÓN EN
LA CARRETERA NUEVO MOCUPE - CAYALTÍ- OYOTÚN**

Tramo	Ruta	Localidad		Plazo de Ejecución (hasta 1 año)
		Desde	Hasta	
1	PE- 1NJ (ramal)	Nuevo Mocupe	Zaña	Conservación Vial
2	PE- 1NJ (ramal)	Zaña	Cayaltí	Rehabilitación
3	PE- 1NJ (ramal)	Cayaltí	Oyotún	Mejoramiento

Mejoramiento

Obra a cargo del Concesionario

Conservación Vial

Conservación Vial a cargo del Concesionario

Rehabilitación

Obra a cargo del Concesionario

Apéndice 3

**Parámetros de Condición de Niveles de Servicio Exigibles en
Concesiones Viales
(Niveles de Servicio individuales y plazos de respuesta,
establecidos por la Comisión de Trabajo de Ministerio de
Transportes y Comunicaciones)**

Niveles de Servicio para: Calzada (tratamiento superficial bicapa)		
Parámetro	Medida	Nivel de Servicio
Reducción del ancho de la superficie de rodadura	Porcentaje máxima de reducción del ancho	0%
Huecos	Porcentaje máxima de área con huecos.	0%
Fisuras	Porcentaje máxima de área con fisuras mayores a 5 ms. de grosor	0%
Parches	Porcentaje máxima de parches en mal estado (niveles de severidad media o alto).	0%
Ahuellamiento	Porcentaje máxima de área con ahuellamiento mayor que 12 mm	0%
Hundimiento	Porcentaje máxima de área con hundimientos mayores que 25 mm	0%
Exudación	Porcentaje máxima de área con exudación (sumados ambos niveles de severidad media y alto).	0%
Existencia de material suelto	Porcentaje máximo de área con material suelto	0%
Existencia de obstáculos	Cantidad máxima de obstáculos	0%
Peladuras	Porcentaje máxima de área con peladuras	0%
Desprendimiento de bordes	Porcentaje máxima de desprendimiento de bordes	0%
Grietas longitudinales en el contra de la calzada y en los bordes	Porcentaje máxima de grietas longitudinales	0%
Rugosidad para la recepción de las obras	Rugosidad media móvil máxima, con un intervalo de 200 m	2.50 IRI
Rugosidad durante el periodo de conservación o servicio	Rugosidad media móvil máxima, con un intervalo de 200 m	4.00 IRI

Plazas de Respuesta a Incumplimientos en: Calzada (tratamiento superficial bicapa)	
Parámetro	Plazo máximo de corrección (días)
Reducción del ancho de la superficie de rodadura	14
Huecos	2
Fisuras	7
Parches	2
Ahuellamiento	14
Hundimiento	7

Exudation	7
Existencia de material suelto	1
Existencia de obstáculos	1
Peladuras	7
Grietas longitudinales	7
Desprendimiento de bordes	7
Rugosidad para la recepción de las obras	30
Rugosidad durante el periodo de conservación	30

Niveles de Servicios para Calzada (Concreto Asfáltico)		
Parámetro	Medida	Nivel de Servicio
Reducción del ancho de la superficie de rodadura	Porcentaje máxima de reducción del ancho	0%
Reducción del paquete estructural existente a la toma de posesión del Contrato	Porcentaje máxima de reducción del espesor de cada capa	10%
Huecos	Porcentaje máxima de área con huecos	0%
Fisuras	Porcentaje máxima de área con fisuras mayores a 5 mm	0%
	Porcentaje máximo de área con fisuras entre 2.5 y 5 mm	15%
Parches	Porcentaje máxima de parches en mal estado (niveles de severidad medio o alto)	0%
Ahuellamiento	Porcentaje máxima de área con ahuellamiento mayor que 12 mm	0%
Exudación	Porcentaje máxima de área con exudación (sumados ambos niveles de severidad media y alto).	0%
Existencia de material suelto	Porcentaje máximo de área con material suelto	0%
Existencia de obstáculos	Cantidad máxima de obstáculos	0%
Peladuras	Porcentaje máxima de área con peladuras	0%
Desprendimiento de bordes	Porcentaje máxima de desprendimiento de bordes	0%
Grietas longitudinales en el contra de la calzada y en los bordes	Porcentaje máxima de grietas longitudinales	0%
Rugosidad para la recepción de las obras	Rugosidad media móvil máxima, con un intervalo de 200 m	2.00 IRI

Rugosidad durante el periodo de conservación o servicio	Rugosidad media móvil máxima, con un intervalo de 200 m	3.50 IRI
---	---	----------

Plazos de Respuesta a incumplimiento en: Calzada (concreto asfáltico)	
Parámetro	Plazo máximo de corrección (días)
Reducción del ancho de la superficie de rodadura	14
Reducción del paquete estructural	14
Huecos	2
Fisuras	7
parches	2
Ahuellamiento	14
hundimiento	7
Exudación	7
Existencia de material suelto	1
Existencia de obstáculos	1
Peladuras	7
Grietas longitudinales	7
Desprendimiento de bordes	7
Rugosidad para la recepción de las obras	30
Rugosidad durante el periodo de conservación	30

Niveles de Servicio para: Berma (tratamiento bituminoso)		
Parámetro	Medida	Nivel de Servicio
Reducción del ancho de la superficie de rodadura	Porcentaje máximo de reducción del ancho	10%
Huecos	Porcentaje máximo de área con huecos	0%
Fisuras	Porcentaje máximo de área con fisuras con nivel de severidad alto	0%
parches	Porcentaje máximo de parches en mal estado (niveles de severidad medio o alto)	0%
hundimiento	Porcentaje máximo de área con hundimiento mayor que 50 mm	2%
Exudación	Porcentaje máximo de área con exudación (sumados ambos niveles de severidad medio y alto)	10%

Existencia de material suelto	Porcentaje máximo de área con material suelto	5%
Existencia de obstáculos	Cantidad máxima de obstáculos	0%
Desprendimiento de bordes de bermas	Porcentaje máximo de desprendimiento de bordes	0%
Desnivel entre calzada y berma	Altura máxima (calzada – berma) del desnivel	15 mm
	Porcentaje máximo de la longitud con desnivel superior a 0 mm e inferior a 15mm	10%

Niveles de Servicio para: Berma (Concreto asfáltico)		
Parámetro	Medida	Nivel de Servicio
Reducción del ancho de la superficie de rodadura	Porcentaje máximo de reducción del ancho	10%
Huecos	Porcentaje máximo de área con huecos	0%
Fisuras	Porcentaje máximo de área con fisuras mayores a 5 mm	0%
	Porcentaje máximo de área con fisuras entre 2 y 5 mm	15%
parches	Porcentaje máximo de parches en mal estado (niveles de severidad medio o alto)	0%
hundimiento	Porcentaje máximo de área con hundimiento mayor que 50 mm	2%
Exudación	Porcentaje máximo de área con exudación (sumados ambos niveles de severidad medio y alto)	10%
Existencia de material suelto	Porcentaje máximo de área con material suelto	5%
Existencia de obstáculos	Cantidad máxima de obstáculos	0%
Desprendimiento de bordes de bermas	Porcentaje máximo de desprendimiento de bordes	0%
Desnivel entre calzada y berma	Altura máxima (calzada – berma) del desnivel	15 mm
	Porcentaje máximo de la longitud con desnivel superior a 0 mm e inferior a 15mm	10%

Plazas de Respuesta a Incumplimientos en: Berma (concreto asfáltico o tratamiento bituminoso)	
Parámetro	Plazo máximo de corrección (días)
Reducción del ancho de la superficie de rodadura	14
Huecos	2
Parches en mal estado	7
Fisura tipo piel de cocodrilo	7
Hundimiento	7
Exudación de nivel medio y alto	7
Existencia de material suelto	1
Existencia de obstáculos	1
Desprendimiento de bordes de bermas	7
Desnivel entre calzada y berma	7

Niveles de Servicio para: Badenes (concreto)		
Parámetro	Medida	Nivel de Servicio
Reducción del ancho de la superficie de rodadura	Porcentaje máximo de reducción del ancho	0%
fisuras	Porcentaje máximo de área con fisuras mayores a 5 mm de abertura	0%
	Porcentaje máximo de área con fisuras entre 2 y 5 mm de abertura	10%
Existencia de obstáculos	Cantidad máxima de obstáculos	0%
Desniveles entre juntas	Altura máxima de desnivel	10 mm

Plazos de Respuesta a incumplimientos en: Badenes (concreto)	
Parámetro	Plazo máximo de corrección (días)
Reducción del ancho de la superficie de rodadura	14
Fisuras	7
Existencia de obstáculos	1

Niveles de Servicio para: Drenajes (Alcantarillas, cunetas, cunetas de coronamiento y drenes)		
Parámetro	Medida	Nivel de Servicio
Obstrucciones al libre escurrimiento del caudal de diseño hidráulico en alcantarillas, cunetas, cunetas de coronamiento y drenes	Vegetación, sedimentación, colmataciones u otros elementos que obstaculicen o alteren el libre escurrimiento del caudal de diseño	0%
Fallas estructurales	Socavación, asentamientos, pérdida de geometría, fallas que afectan la capacidad estructural o hidráulica	0%

Plazos de Respuesta a Incumplimientos en: Drenajes (Alcantarillas, cunetas, cunetas de coronamiento y drenes)	
Parámetro	Plazo máximo de corrección (días)
Obstrucciones al libre escurrimiento hidráulico	3
Fallas Estructurales	14

Niveles de Servicio para: Señalización horizontal		
Parámetro	Medida	Nivel de Servicio
	Ancho de líneas mínimo	En demarcación de líneas de eje y borde: 10 cm. (*)
		En demarcación de líneas de borde con resalto o indicadoras de reducción de velocidad: 15 cm

Geometría incorrecta de la líneas	Longitud de las líneas punteadas del eje	4.5 m ± 2%
	Longitud de los espacios entre líneas punteadas del eje	7.5 m ± 2%
	Deflexión máxima de la alineación de las líneas de eje con respecto al eje de la ruta	Me Emax = 10 cm
	Deflexión máxima y mínima de la línea continua de eje (amarillo) con respecto a las líneas punteadas del eje (blanco)	17cm < MaMe < 20cm
	Deflexión máxima y mínima de la línea continua de eje (amarillo) con respecto al eje de la ruta	17cm < MaMe < 20cm
Decoloración o suciedad de la líneas o marcas	Coordenadas cromáticas "x" e "y" (geometría 45/0 y ángulo de observación patrón de 2°)	Coordenadas cromáticas dentro del diagrama CIE definido por los 4 puntos contenidos en la tabla
Visibilidad nocturna insuficiente de la líneas o marcas	Coeficiente de reflectividad mínimo	
	Angulo de observación de 1.5° y de incidencia de – 86.5°	Amarillo 150 mcd/lux/m2
		Blanco 200 mcd/lux/m2
	Angulo de observación de 1.05° y de incidencia de – 88.76°	Amarillo 80 mcd/lux/m2
Blanco 100 mcd/lux/m2		
Exceso de desgaste de las líneas o marcas	Porcentaje de deterioro máximo	20%
Geometría incorrecta de las tachas reflectivas	Distancia entre tachas en el eje (tangente)	24 m, De acuerdo a lo indicado en la Norma
	En curvas	
Deterioro de las tachas reflectivas	Desplazamientos de su posición original	No se admitirán
	Deterioros totales o parciales del área reflectiva o del cuerpo	No se admitirán
Perdida o inutilidad de tachas reflectivas	Porcentaje máxima de tachas reflectivas pérdidas o inútiles	Durante los 3 primeros años posteriores a cada una de las obras obligatorias

		rehabilitación: 10%
		Durante el resto de cada periodo entre obras. 20%

(*) Manual de Dispositivos de Control del Tránsito Automotor para Calles y Carreteras

Niveles de Servicio para: Señalización vertical		
Parámetro	Medida	Nivel de Servicio
Elementos faltantes	Elementos individuales faltantes	No se admitirán
Decoloración de las placas de las señales	Coordenadas cromáticas "x" e "y" (geometría 46/0 y ángulo de observación patrón de 2°)	Coordenadas cromáticas dentro del diagrama CIE definido para los 4 puntos contenidos en la tabla correspondiente
Visibilidad nocturna insuficiente de las placas de las señales	Coeficiente de reflectividad mínima (ángulo de observación de 0.2° y de incidencia de — 4°) (**)	Amarillo 100 cd/lux/m ²
		Blanco 140 cd/lux/m ²
		Naranja 60 cd/lux/m ²
		Rojo 30 cd/lux/m ²
		Verde 30 cd/lux/m ²
Deterioro del mensaje de las placas de las señales	Mensajes sucios de polvo o con daños coma pegatinas o pintura, etc.	No se admitirán
	Perforaciones de máxima 1 cm de diámetro quo no comprometan el mensaje	No se admitirán
	Cualquier doblez de longitud inferior a 7.5 cm.	No se admitirán
	Oxidación en las caras de la placa	No se admitirán
Deterioro de los elementos de fijación de las placas de las señales	Paneles sueltos o desajustados	No se admitirán
	Falla, total o parcial, de los pernos	No se admitirán
	Deterioro o ausencia de estructuras rigidizantes	No se admitirán
	Fisuras, fractures o armaduras a la vista, en el caso de soportes de	No se admitirán

Deterioro de los soportes de las señales	hormigón; Oxidaciones o deformaciones en el caso de soportes metálicos	
	Deficiencias en el pintado	No se admitirán
	Vegetación en su entono que impida la visibilidad	No se admitirán
Deterioro de los pastes kilométricos	Fisuras, fracturas a armaduras a la vista (en el caso de pastes de hormigón)	No se admitirán
	Deficiencias en el pintado	No se admitirán
	Vegetación en su entono que impida su visibilidad	No se admitirán

(*) Manual de Dispositivos de Control del Tránsito Automotor para calles y Carreteras

(**) ASTM D - 4956

Niveles de Servicio para: Elementos de encarrilamiento y defensa		
Parámetro	Medida	Nivel de Servicio
Elementos faltantes	Cualquier elemento individual faltante	No se admitirán
Deficiencia en la colocación de las defensas metálicas	Ubicación, alineación y altura	Deberá responder a lo establecido en las EG-2000-MTC (**)
Deterioros y limpieza de las defensas metálicas	Dobleces o daños	No se admitirán
	Ausencia o desajuste de los penos de fijación	No se admitirán
	Oxidación de las superficies laterales	No se admitirán
	Suciedad, pintura o afiches	No se admitirán
	Ausencia de pintura a lamina reflectaba en las arandelas "L" con un coeficiente de reflectividad de 40 cd/lux/m ² en un área mínima de 60 cm ²	No se admitirán
Deficiencia en la colocación de as parapetos con baranda	Ubicación, alineación y altura	Deberá responder a lo establecido en las EG-2000-MTC (*)
Deterioros y limpieza de los parapetos con baranda	Fisuras, fracturas o armaduras a la vista	No se admitirán
	Deficiencias en el pintado	No se admitirán
	Ausencia de pintura o	

	lamina reflectaba con un coeficiente de reflectividad de 40 cd/lux/m2 en un área mínima de 50 cm2, cada 2 m	No se admitirán
	Vegetación en su entorno que impida la visibilidad	No se admitirán
Deficiencia en la colocación de delineadores de curvas	Ubicación, alineación, separación y altura	Deberá responder a lo establecido en el Manual aprobado (*)
Deterioros y limpieza de delineadores de curvas	Fisuras, fractures a armaduras a la vista (en el caso de delineadores de hormigón)	No se admitirán
	Deficiencia en el pintado	No se admitirán
	Ausencia de pintura a lamina reflectaba en ambas cares con un coeficiente de reflectividad de 40 cd/lux/m2 en un área mínima de 70 cm2	No se admitirán
	Vegetación en su entorno que impida la visibilidad	No se admitirán

(*) Manual de Dispositivos de Control del Tránsito Automotor para Calles y Carreteras

(**) Especificaciones Técnicas Generales para la Construcción de Carreteras

Plazos de Respuesta a Incumplimientos en: Seguridad Vial	
Parámetro	Plazo máximo de corrección (días)
Señalización horizontal	
Geometría incorrecta de las líneas	7
Decoloración o suciedad de las líneas o marcas	7
Visibilidad nocturna insuficiente de las líneas o marcas	7
Visibilidad diurna insuficiente de las líneas o marcas	7
Exceso de desgaste de las líneas o marcas	7
Geometría incorrecta de las tachas reflectivas	7
Deterioro de las tachas reflectivas	7
Perdida o inutilidad de tachas reflectivas	7
Señalización vertical y área	
Elementos saltantes	3
Decoloración de las placas de las señales	7
Visibilidad nocturna insuficiente de las placas de las señales	7

Deterioro del mensaje de las placas de las señales	7
Deterioro de los elementos de fijación de las placas de las señales	7
Deterioro de los soportes de las señales	7
Deterioro de los postes kilométricos	7
Elementos de encarrilamiento y defensa	
Elementos saltantes	3
Deficiencia en la colocación de las defensas metálicas	7
Deterioros y limpieza de las defensas metálicas	7
Deficiencia en la colocación de los parapetos con baranda	7
Deterioros y limpieza de los parapetos con baranda	7
Deficiencia en la colocación de los delineadores de curvas	7
Deterioros y limpieza de los delineadores de curvas	7

Niveles de Servicio para: Derecho de Vía		
Parámetro	Medida	Nivel de Servicio
Exceso de altura de la vegetación(*)	Altura máxima de la vegetación	En bermas y cunetas no se admiten, hasta 15 cm en la zona de seguridad vial y hasta 50 cm en zonas de visibilidad
Obstáculos	Obstáculos en los primeros 6 m medidos desde el borde de la berma.	No se admiten dentro de la zona de seguridad vial
Erosiones y sedimentos	Erosiones en taludes, contrataludes y en la derecho de vía en general.	No se admiten dentro de la faja integral
Aguas empozadas (*)	Aguas empozadas en el derecho de vía	No se admiten
Residuos	Residuos de cualquier naturaleza o elementos extraño a la ruta (animales muertos, restos de accidentes, autos y cargas abandonadas, ramas y hojas, escombros o restos de construcción o de materiales usados en la conservación).	No se admiten
Propaganda	Avisos o propaganda no autorizados en cualquier elemento	No se admiten

	del derecho de vía	
--	--------------------	--

(*) No se considera este defecto en secciones localizadas en selva

Plazos de Respuesta a Incumplimientos en: Derecho de vía	
Parámetro	Plazo máximo de corrección (días)
Exceso de Cure de la vegetación (*)	7
Obstáculos	7
Erosiones	7
Aguas empozadas	7
Residuos	7
Propaganda	7

Niveles de Servicio para: Puentes		
Parámetro	Medida	Nivel de Servicio
Suciedades o elementos extraños	Según el manual para el relevamiento de defectos que se indican en el Apéndice N° 8 del presente anexo	No se admite ninguno de los defectos
Deterioro del sobrepiso		
Deficiencias en las juntas extremas o intermedias		
Deterioros en elementos de hormigón		
Deterioros en sistemas de apoyo		
Deterioros en elementos metálicos		
Deterioro en sistemas antisísmicos		
Deterioro en sistemas de suspensión		
Deterioro en elementos de mampostería		
Obstrucciones al libre escurrimiento hidráulico		
Socavación de fundaciones		
Deterioros en terraplenes de acceso y revestimientos		
Deterioro de enrocados o gaviones de protección		
Deterioros de barandas y parapetos		
Deterioros de veredas		

Plazos de respuesta a incumplimiento en: Puentes

Parámetro	Plazo máximo de corrección (días)
Suciedades o elementos extraños	7
Deterioro del sobrepiso	7
Deficiencias en las juntas extremas o intermedias	7
Deterioros en elementos de hormigón	7
Deterioros en sistemas de apoyo	10
Deterioros en elementos metálicos	7
Deterioro en sistemas antisísmicos	10
Deterioro en sistemas de suspensión	10
Deterioro en elementos de mampostería	10
Obstrucciones al libre escurrimiento hidráulico	7
Socavación de fundaciones	7
Deterioros en terraplenes de acceso y revestimientos	7
Deterioro de enrocados o gaviones de protección	7
Deterioros de barandas y parapetos	7
Deterioros de veredas	7

Apéndice 4
Formatos de Comunicación

**Detección de parámetro de condición insuficiente
(nota del ingeniero supervisor al coordinados de OSITRAN)**

Lugar
Fecha

Detección PCI N°

Sr. Coordinador:

De acuerdo a lo establecido en el Anexo III del Contrato se comunica que se han localizado los siguientes defectos en la Concesión de la carretera Nuevo Mocupe – Cayaltí – Oyotún:

Ruta:

Tramo:

ítem	Defecto no admitido	Desde km	Hasta km	Total de km	Plazo (días)

Sin otro particular lo saluda atentamente:

FIRMA
Ing. Supervisor

**Notificación de detección de parámetro de condición insuficiente
(Nota de OSITRAN al CONCESIONARIO)**

Lugar

Fecha

Notificación PCI N°

Ref.: Detección PCI N°

Sres. De (nombre del CONCESIONARIO)

De acuerdo a lo establecido en el Anexo III del Contrato se comunica corresponde realizar las reparaciones de los defectos indicados en el cuadro adjunto.

Ruta:

Tramo:

ítem	Defecto no admitido	Desde km	Hasta km	Total de km	Plazo (días)

Sin otro particular los saluda atentamente.

FIRMA
Responsable por OSITRAN

**Notificación de resolución de parámetro de condición insuficiente
(Nota del COPNACIONARIO A OSITRAN)**

Lugar
Fecha

Notificación PCI N°

Sres. de OSITRAN:

De acuerdo a lo indicado en la notificación de detección de parámetro de condición insuficiente N° ----- se comunica se han realizado las tareas necesarias para subsanar los defectos de acuerdo al siguiente detalle:

Ruta:

Tramo:

ítem	Defecto no admitido	Desde km	Hasta km	Total de km

Sin otro particular los saluda atentamente

FIRMA
Responsable por CONCESIONARIO

Detección de incumplimiento
(Nota del Ingeniero Supervisor al Coordinador de OSITRAN)

Lugar
Fecha

Detección INS N°

Sr. Coordinador:

De acuerdo a lo establecido en el Anexo III del Contrato se comunica que no se han cumplido con los plazos de ejecución de corrección de defectos establecidos en la Notificación de parámetro de condición insuficiente N° _____ correspondiendo la penalidad por incumplimiento a partir de la fecha y hasta que se subsanen los defectos para los siguientes casos.

Ruta:
Tramo:

Ítems	Defecto no admitido	Desde Km	Hasta Km	Total de Km	Nuevo Plazo (días)

Por otra parte de acuerdo a lo establecido en el Anexo III del Contrato se comunica que se han cumplido con los plazos de ejecución de corrección de defectos establecidos en la Notificación de parámetro de condición insuficiente N° _____ **no** correspondiendo la penalidad por incumplimiento para los siguientes casos:

Ruta:
Tramo:

Ítems	Defecto no admitido	Desde Km	Hasta Km	Total de Km	Nuevo Plazo (días)

Los motivos por los cuales no corresponde la penalidad en cada uno de estos casos, son los siguientes:(especificar)

FIRMA
Ingeniero Supervisor

**Notificación de incumplimiento
(Nota de OSITRAN al CONCESIONARIO)**

Lugar

Fecha

Notificación de Incumplimiento N°:

Sres. de (nombre del CONCESIONARIO):

De acuerdo a lo establecido en el Anexo III del Contrato se comunica que no se han cumplido con los plazos de ejecución de corrección de defectos establecidos en la Notificación de parámetro de condición insuficiente N° _____ correspondiendo la penalidad por incumplimiento a partir de la fecha y hasta que se subsanen los defectos para los siguientes casos.

Ruta:

Tramo:

Ítems	Defecto no admitido	Desde Km	Hasta Km	Total de Km	Nuevo Plazo (días)

Por otra parte de acuerdo a lo establecido en el Anexo III del Contrato se comunica que se han cumplido con los plazos de ejecución de corrección de defectos establecidos en la Notificación de Incumplimiento N° _____ no correspondiendo la penalidad por incumplimiento para los siguientes casos:

Ruta:

Tramo:

Ítems	Defecto no admitido	Desde Km	Hasta Km	Total de Km	Nuevo Plazo (días)

Los motivos por los cuales no corresponde la penalidad en cada uno de estos casos son los siguientes:(especificar)

FIRMA
Ingeniero Supervisor
Responsable por OSITRAN (nombre)

Apéndice 5
Planillas para el Cálculo del
Nivel de Servicio

EVALUACIÓN DE CALZADA CON MEZCLA ASFÁLTICA O TRATAMIENTO BITUMINOSO

Ruta:	Tramo:	Sección:	Unidad Muestra (m):100
Evaluador:	Fecha:	Ancho (m):	Área Total (m2):

- | | | |
|------------------------------------|-----------------|---------------------------------|
| 1 Reducción del ancho | 5 Parches | 9 Existencia de material suelto |
| 2 Reducción de paquete estructural | 6 Ahuellamiento | 10 Existencia de obstáculos |
| 3 Huecos | 7 Hundimiento | |
| 4 Fisuras | 8 Exudación | |

Defecto N	HECTÓMETRO										TOTAL HECTOMETRO CON DEFECTO N	%
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		
1											0	0%
2											0	0%
3											0	0%
4				X							1	10%
5				X							1	10%
6											0	0%
7						X		X			2	20%
8											0	0%
9											0	0%
10											0	0%
	0	0	0	1	0	1	0	1	0	0		

Código:

- 1 Si tiene defecto
- 0 Si no tiene defecto

TOTAL DE HECTÓMETROS CON DEFECTOS	3
--	----------

EVALUACIÓN DE BERMAS DE MEZCLAS ASFÁLTICAS O TRATAMIENTO BITUMINOSO

Ruta:	Tramo:	Sección:	Unidad Muestra (m):100
Evaluador:	Fecha:	Ancho (m):	Área Total (m2):

- | | | |
|-----------------------|---------------------------------|-----------------------------------|
| 1 Reducción del ancho | 5 Hundimiento | 9 Desnivel entre calzada y bermas |
| 2 Huecos | 6 Exudación | |
| 3 Fisuras | 7 Existencia de material suelto | |
| 4 Parches | 8 Existencia de obstáculos | |

0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

Defecto N	HECTÓMETRO										TOTAL HECTÓMETRO CON DEFECTO N	%
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		
1											0	0%
2											0	0%
3											0	0%
4		X	X								2	20%
5											0	0%
6			X								1	10%
7											0	0%
8											0	0%
9											0	0%

Código:

- 1 Si tiene defecto
- 0 Si no tiene defecto

TOTAL DE HECTÓMETROS CON DEFECTOS	2
--	----------

EVALUACIÓN DEL SISTEMA DE DRENAJE

Ruta:	Tramo:	Sección:	Unidad Muestra (m):100
Evaluador:	Fecha:	Descripción:	Total de alcantarillas:

1 Obstrucciones al libre escurrimiento hidráulico en alcantarillas, cunetas, cunetas de coronamiento y drenes.

2 Fallas Estructurales

Defecto N	HECTÓMETRO										TOTAL HECTÓMETRO CON DEFECTO N	%
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		
1											0	0%
2											0	0%

0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

Código:

1 Si tiene defecto

0 Si no tiene defecto

TOTAL DE HECTÓMETROS CON DEFECTOS	0
--	----------

EVALUACIÓN DE SEÑALIZACIÓN Y SEGURIDAD VIAL

Ruta:	Tramo:	Sección:	Unidad Muestra (m):100
Evaluador:	Fecha:		

- | | |
|---|--|
| Det. Color Señales
2 Visib. Nocturna Señales insufic.
3 Det. Mensaje Señales
4 Det. Elementos de Fijación
5 Det. Soporte Señales
6 Det. P.K. | 7 Geometría Incorrecta S. Horizontal
8 Visib. Nocturna Insufic. S. Horizontal
9 Exceso de desgaste S. Horizontal
10 Det. Tachas Reflectivas
11 Det. O defectuosos en Defensas Metálicas
12 Det. O defectuosos en Delineadores |
|---|--|

Defecto N	HECTÓMETRO										TOTAL HECTÓMETRO CON DEFECTO N	%
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		
1											0	0%
2											0	0%
3											0	0%
4		X			X		X				3	30%
5											0	0%
6											0	0%
7											0	0%
8											0	0%
9											0	0%
10											0	0%
11							X				10	10%
12											0	0%

0	1	0	0	1	0	1	0	0	0
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

Código:

- 1 Si tiene defecto
- 0 Si no tiene defecto

TOTAL DE HECTÓMETROS CON DEFECTOS	3
--	----------

EVALUACIÓN DE DERECHO DE VIA

Ruta:	Tramo:	Sección:	Unidad Muestra (m):100
Evaluador:	Fecha:	Ancho (m):	Área Total (m2):

- 1 Exceso de altura de la vegetación
- 2 Obstáculos
- 3 Erosiones
- 4 Aguas empozadas
- 5 Residuos

Defecto N	HECTÓMETRO										TOTAL HECTÓMETRO CON DEFECTO N	%
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		
1											0	0%
2											0	0%
3											0	0%
4		X	X								2	20%
5											0	0%

0	1	1	0	0	0	0	0	0	0

Código:
 1 Si tiene defecto
 0 Si no tiene defecto

TOTAL DE HECTÓMETROS CON DEFECTOS	2
--	----------

EVALUACIÓN DE PUENTES

Ruta:	Tramo:	Sección:	Unidad Muestra (m):100
Evaluador:	Fecha:		

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> 1 Suciedades 2 Deterioro del sobrepiso 3 Deficiencias en las Juntas 4 Deterioro en elementos de hormigón 5 Deterioro en sistemas de apoyo 6 Deterioros en elementos metálicos 7 Deterioro en sistemas antisísmicos 8 Deterioro en sistemas de suspensión | <ul style="list-style-type: none"> 9 Deterioro en elementos de mampostería 10 Obstrucciones al libre escurrimiento hidráulico 11 Socavación de Fundaciones 12 Deterioros en los terraplenes de acceso y revestimientos 13 Deterioro de enrocados y gaviones 14 Deterioros de barandas y parapetos 15 Deterioro de veredas |
|---|--|

Defecto N	HECTÓMETRO										TOTAL HECTÓMETRO CON DEFECTO N	%
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		
1											0	0%
2											0	0%
3											0	0%
4											0	0%
5											0	0%
6											0	0%
7											0	0%
8											0	0%
9											0	0%
10											0	0%
11											0	0%
12											0	0%
13	X										10	0%
14											0	0%
15											0	0%

1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

Código:

- 1 Si tiene defecto
- 0 Si no tiene defecto

TOTAL DE HECTÓMETROS CON DEFECTOS	1
--	----------

Apéndice 6
Planilla de Cálculo de
Nivel de Servicio Global
(Tramos Individuales y
Toda la Concesión)

PLANILLA DE CÁLCULO DE NIVEL DE SERVICIO GLOBAL POR TRAMO Y NIVEL DE SERVICIO GLOBAL DE LA CONCESIÓN

CARRETERA: "NUEVO MOCUPE-CAYALTÍ-OYOTÚN"								HECTÓMETROS FALLADOS EN LA MUESTRA					PONDERACIÓN POR RUBRO					NIVEL DE SERVICIO						
								TOTAL DE HECTÓMETROS CON DEFECTO					PORCENTAJE					100%	100%	80%	40%	80%	GLOBAL POR TRAMO	GLOBAL DE CONCESION
TRAMO	RUTA	DESDE	HASTA	INICIO	FIN	LONG	MUESTRA	C	B	D	DV	SV	C	B	D	DV	SV	C	B	0	DV	SV		
1	PE-1NJ (ramal)	Nuevo Mocupe	Zaña	0+000	10+700	10.70	2						0%	0%	0%	0%	0%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
2	PE-1NJ (ramal)	Zaña	Cayaltí	11+750	15+200	3.45	2						0%	0%	0%	0%	0%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
3	PE-1 NJ (ramal)	Cayaltí	Oyotún	15+200	47+847	32.647	4						0%	0%	0%	0%	0%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	

46.797 10%

Apéndice 7
Niveles de Servicio Global
Requeridos (por Tramo y para la Concesión)

NIVELES DE SERVICIO GLOBALES REQUERIDOS EN LA CARRETERA NUEVO MOCUPE – CAYALTÍ - OYOTÚN

Carretera "Nuevo Mocupe - Cayaltí - Oyotún"				Valores Mínimos de nivel de servicio global por tramo al final de cada año														
Tramo	Ruta	Desde	Hasta	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1	PE- 1NJ (ramal)	Nuevo Mocupe	Zaña	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%
2	PE-1 NJ (ramal)	Zaña	Cayaltí	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%
3	PE-1NJ (ramal)	Cayaltí	Oyotún	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%
Nivel de Servicio Global de la Concesión				95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%

Nota: Estos valores podrán no ser tomados en cuenta (o no considerar todos los ítems en la evaluación) cuando se esté ejecutando una obra y la misma tenga un plazo y autorización de ejecución aprobado por OSITRAN.

Apéndice 8
Manual para Relevamiento de Defectos

MANUAL PARA EL RELEVAMIENTO DE DEFECTOS

CONTENIDO

- A. INTRODUCCIÓN
- B. DETERMINACIÓN DE EFECTOS PARA EVALUAR NIVELES DE SERVICIO
 - a. Determinación de defectos en calzada y bermas
 - b. Determinación de defectos en estructuras de drenaje
 - c. Determinación de defectos en puentes.
- C. MEDICIÓN DE RUGOSIDAD
- D. MEDICIÓN DE DEFLECTOMERIA

A. INTRODUCCIÓN

El presente “Manual para Relevamiento de Defectos” ilustra y complementa algunos de los criterios y procedimientos propuestos en los “Procedimientos para la Conservación, la Explotación y para el Control de la Gestión del CONCESIONARIO del Tramo Vial Nuevo Mocupe - Cayaltí – Oyotún del Programa Costa Sierra.

El propósito del documento es servir como guía al CONCESIONARIO y al Supervisor en la labor de seguimiento y control de las condiciones de serviciabilidad de la vía concesionada.

En este Manual aparecen elementos aclaratorios para la supervisión del cumplimiento de los niveles deservicio relacionado con calzada, bermas, obras de arte y drenaje. La supervisión realizada sobre estas bases permitirá identificar debidamente y reportar sobre una misma base conceptual defectos localizados, y proceder de acuerdo a los mecanismos establecidos en el contrato.

El presente Manual hace referencia también a los procedimientos para la medición de la rugosidad, parámetro que por su significación y relación directa con la calidad de servicio, merece un tratamiento especial.

B. DETERMINACIÓN DE DEFECTOS PARA EVALUAR NIVELES DE SERVICIO

A efectos de fiscalizar el cumplimiento de los Niveles de Servicio establecidos en este Anexo, se efectuarán evaluaciones continuas, semestrales y anuales. Para la medición o determinación de los Niveles de Servicio alcanzados por el CONCESIONARIO el REGULADOR se servirá de los lineamientos contenidos en este Manual, donde se definen los defectos para:

- Calzada
- Bermas
- Estructuras de Drenaje
- Derecho de vía
- Puentes

En relación a los elementos de seguridad vial y Derecho de Vía, las evaluaciones de campo se resolverían en base a lo establecido en el Apéndice 3 de este Anexo.

a. Determinación de defectos en calzada y bermas

A continuación se resume los procedimientos y metodologías para la medición de los Niveles de Servicio para la evaluación de la calzada y bermas, indicando los niveles de severidad:

Huecos

El nivel de severidad de los huecos es el que se describe a continuación:

Bajo (B)	Medio (M)	Alto (A)
$H \leq 25\text{mm}$	$25\text{mm} < H \leq 50\text{mm}$	$H > 50\text{ mm}$

H= profundidad

Se considera para cada nivel de severidad, el área efectiva afectada (área del rectángulo, paralelo y perpendicular al eje de la carretera que contiene totalmente el área afectada) y se determina su porcentaje en relación al área total del kilómetro de carretera evaluada.

Valor admisible: No se admiten huecos (ningún nivel de severidad).

Fisuras por fatiga

El nivel de severidad de las fisuras por fatiga es el que se describen a continuación:

Bajo (B)	Medio (M)	Alto (A)
Fisuras longitudinales, paralelas poco interconectadas, sin pérdida de material	Fisuras interconectadas, ramificadas sin formar una malla, con leve pérdida de material	Fisuras generalizadas en forma de malla cerrada (piel de cocodrilo), generalizadas con desprendimiento de material
Ancho < 1mm	1mm < Ancho < 3mm	Ancho > 3mm

Se considera para cada nivel de severidad, el área efectiva afectada (área del rectángulo, paralelo y perpendicular al eje de la carretera) y se determina su porcentaje en relación al área total del kilómetro de carretera evaluada.

Valor admisible: Se admiten niveles de severidad baja y hasta un 10% de severidad media sin sellar.

Parches

El nivel de severidad de los parches es el que se describen a continuación:

Bajo (B)	Medio (M)	Alto (A)
Buen estado estructural, sin fisuras, nivelado y sin deterioros.	Estado estructural aceptable, nivelado con deterioros leves (fisuras, ahuellamientos, hundimientos, exudaciones, pérdida de material)	Estado estructural no aceptable, muy deteriorado o desnivelado o nivelado con defectos relevantes

Se considera para cada nivel de severidad, el área efectiva afectada (área del rectángulo, paralelo y perpendicular al eje de la carretera) y se determina su porcentaje en relación al área total del kilómetro de carretera evaluada.

Valor admisible: Se admiten niveles de severidad baja y hasta un 20% en relación al área total de kilómetro de carretera evaluada.

Ahuellamiento

El nivel de severidad del ahuellamiento es el que se describe a continuación:

Bajo (B)	Medio (M)	Alto (A)
$h \leq 6\text{mm}$	$6\text{ mm} < h \leq 15\text{ mm}$	$h > 15\text{ mm}$

h = profundidad de la huella

Se considera para cada nivel de severidad, el área efectiva afectada (área del rectángulo, paralelo y perpendicular al eje de la carretera) y se determina su porcentaje en relación al área total del kilómetro de carretera evaluada.

Valor admisible: Se admiten niveles de severidad baja.

Hundimientos

El nivel de severidad del hundimiento es el que se describe a continuación:

Bajo (B)	Medio (M)	Alto (A)
$H \leq 25\text{mm}$	$25\text{ mm} < H \leq 50\text{ mm}$	$H > 50\text{ mm}$

H = profundidad

Se considera para cada nivel de severidad, el área efectiva afectada (área del rectángulo, paralelo y perpendicular al eje de la carretera) y se determine su porcentaje en relación al área total del kilómetro de carretera evaluada.

Valor admisible: Teniendo en cuenta que los hundimientos constituyen riesgo potencial para la seguridad de los usuarios, se admiten niveles de severidad baja hasta un 5% en relación al área total de kilómetro de carretera evaluada.

Exudación

El nivel de severidad de la exudación es el que se describe a continuación:

Bajo (B)	Medio (M)	Alto (A)
No cubre totalmente el agregado	Cubre totalmente el agregado pero localizada no continua	Formación de superficies de deslizamiento

Se considera para cada nivel de severidad, el área efectiva afectada (área del rectángulo, paralelo y perpendicular al eje de la carretera) y se determina su porcentaje en relación al área total del kilómetro de carretera evaluada.

Valor admisible: Se admite un valor de 0% en la Sierra y 3% en la Costa, este valor corresponde a la suma de la exudación de severidad medio y alto.

Existencia de material suelto:

"Material suelto" se considera a los agregados, materiales residuales de tareas u obras ejecutadas, materiales erosionados o sedimentados depositados sobre la vía.

Existencia de Obstáculos:

Obstáculo es cualquier elemento que atente contra la seguridad del desplazamiento de los vehículos

b. Determinación de defectos en estructuras de drenaje

A continuación se indican los posibles casos a evitar en materia de Conservación de estructuras de drenaje.

ALCANTARILLAS		
PARÁMETRO	SITUACION A EVITAR	EJEMPLOS
Obstrucción al Libre Escurrimiento	Vegetación	
	Colmataciones	
Fallas Estructurales	Socavación	
	Asentamientos	

c. Determinación de defectos en puentes

El cuadro siguiente indica los casos a evitar en materia de Conservación de obras de arte.

PARÁMETRO	SITUACION A EVITAR O DEFECTO
Suciedades o elementos extraños	Material suelto o elementos riesgosos para la circulación en el tablero
	Obstrucciones en los drenes
	Manchas o deterioros en el hormigón a la salida de los drenes
	Materiales extraños en juntas
	Suciedad, residuos, ramas.
	Vegetación en grietas
Deterioro del sobrepiso (se elegirá la medida que corresponda al caso de sobrepiso de hormigón o de concreto asfáltico)	Reducción del espesor del sobrepiso superior al 10%
	Huecos de cualquier dimensión o naturaleza
	Fisuras sin sellas (distintas de las de retracción por fraguado)
	Parches en mal estado
	Ahuellamientos mayores que 12 mm
	Hundimientos mayores que 12 mm
Deficiencias en las juntas extremas o intermedias	Exudaciones (nivel medio y/o alto)
	Separación mayor a la indicada en los parámetros de diseño
	Juntas no estancas o sin sellar
Deterioros en elementos de hormigón	Diferencia altimétrica superior a 0.5 cm entre los bordes o entre bordes y material de relleno
	Roturas o desprendimientos en los bordes
	Descascaramientos o desprendimientos
	Armaduras expuestas u óxido superficial o fisuras a lo largo de la ubicación de armaduras
	Lesiones superficiales de profundidad superior a 0.5

	cm
	Fisuras de espesor mayor a 0.3 mm sin sellar
Deterioros en sistemas de apoyo	Suciedades
	Signos de corrosión u oxidación
	Signos de aplastamiento
	Degradación o desplazamiento
	Obstáculos al libre movimiento de la estructura dentro de los parámetros de diseño
Deterioros en elementos metálicos	Fisuras o agrietamientos
	Corrosión
	Roturas o deformaciones
	Pérdida de elementos de unión
	Daños en soldaduras
	Descascaramientos, ampollas o grietas en la pintura de protección
	Deterioro de galvanizado de protección
Deterioro en sistemas antisísmicos	Elementos faltantes
	Pérdida de la funcionalidad de cualquier elementos integrante
Deterioro en sistemas de suspensión	Cables principales o péndolas con hilos rotos, protuberancias u oxidaciones
	Abrazaderas, grapas o pernos en mal estado
	Apoyos de cables principales en torres con suciedades u oxidaciones
	Cámaras de anclaje de cables principales con humedades, suciedades u oxidaciones
Deterioro de elementos de mampostería	Agrietamientos sin sellar
	Desplazamientos, alabeos, desalineamientos
	Deterioro de mortero o sillares
Obstrucciones al libre escurrimiento hidráulico	Que puedan afectar la estabilidad de la estructura
	Que restrinjan la entrada y salida expedita del agua en una longitud aguas arriba y abajo no inferior a la longitud del puente
Socavación de fundaciones	Niveles de lechos por debajo de la cara superior de dados o cabezales de pilotes, salvo que así hubiera sido proyectado o autorizado por la Supervisión.
Deterioro en terraplenes de acceso y revestimientos	Rajaduras, hundimientos o elementos faltantes
	Socavaciones en las vigas de fundación de revestimientos
Deterioro de enrocados o gaviones de protección	Socavaciones
	Asentamientos que comprometan la utilidad de la protección
	Elementos faltantes
Deterioros de barandas y parapetos	Elementos rotos, faltantes, flojos o fuera de alineación
	Deterioros en la pintura
Deterioros de veredas	Desniveles
	Suciedades
	Losetas sueltas, faltantes o rotas
	Manchas o deterioros por pasaje de agua en juntas de cordones y veredas.

C. MEDICIÓN DE LA RUGOSIDAD DEL PAVIMENTO

1.1 Alcance

El presente procedimiento describe el método para determinar la rugosidad en un tramo de calzada de la carretera. El parámetro de referencia a ser calculado estadísticamente es el índice de Rugosidad Internacional (IRI)¹, que numéricamente será expresado en metros/kilómetro (m/km).

La rugosidad ha sido definida como la desviación de una determinada superficie del pavimento respecto a una superficie plana teórica, con dimensiones que afectan la dinámica del vehículo y la calidad de manejo². Esta condición del pavimento está relacionada con la seguridad, comodidad, y costos de operación vehicular de los usuarios de las vías a la vez que tales irregularidades afectan al pavimento al modificarse los estados de esfuerzos y deformaciones de la estructura incrementándose las actividades de conservación y por ende los costos programados para tal fin.

1.2 Equipo

Existen diversos equipos para determinar el índice de rugosidad de los pavimentos que pueden ser clasificados por su grado de precisión, complejidad o rendimiento. Para fines del presente procedimiento de cálculo del IRI se emplearán dispositivos que cumplan con los requisitos establecidos para tal fin y señalados en la referencia³.

1.3 Calibración y Operación del Equipo

Todo equipo debe ser operado de acuerdo a las especificaciones del fabricante; requiriéndose además la verificación y aprobación del ente supervisor, el cumplimiento de los procedimientos especificados y del proceso del registro de datos de rugosidad.

1.4 Consideraciones previas al Registro de Datos de Rugosidad

Antes de iniciar el relevamiento de datos de rugosidad se deben tener presente las siguientes pautas:

- 1.4.1 Los datos de rugosidad se registrar en ambas direcciones
- 1.4.2 Para las vías multicarril, deben registrarse los datos de rugosidad preferentemente para el carril (derecho) exterior.
- 1.4.3 El relevamiento de datos debe realizarse cuando existan buenas condiciones climáticas, las condiciones del viento no afecten la estabilidad del equipo y cuando la superficie del pavimento se encuentre totalmente seca.
- 1.4.4 Los datos deben registrarse solo a la velocidad recomendada por el fabricante. Debe mantenerse una velocidad constante para todo proceso de medición.
- 1.4.5 Deben eliminarse dentro del proceso de medición de las secciones o aproximaciones a los puentes y cruces ferroviarios (u otras discontinuidades localizadas).
- 1.4.6 La medición de la rugosidad debe realizarse en forma continua y sobre toda la longitud del Tramo de estudio.
- 1.4.7 Debe fijarse una longitud mínima antes del inicio de la medición, para alcanzar la estabilidad y velocidad del equipo, en concordancia a la especificación del fabricante del fabricante del equipo.
- 1.4.8 Se recomienda que los relevamientos de datos de rugosidad tengan una frecuencia no mayor de seis meses.
- 1.4.9 Los formatos para los registros deben ser revisados y aprobados por el supervisor.
- 1.4.10 Este procedimiento no trata temas relativos a la seguridad, si las hubiere,

asociadas a su uso. Es responsabilidad del usuario de este procedimiento establecer apropiadas prácticas de seguridad y salud y determinar la aplicación de limitaciones regulatorias relacionadas antes y durante su uso.

1.5 Procedimiento de Medición de la Rugosidad

El relevamiento de datos de rugosidad debe seguir el siguiente procedimiento:

- 1.5.1 Debe establecerse la longitud de los tramos que no presenten irregularidades (tramos homogéneos) para un adecuado registro de datos.
- 1.5.2 El registro de datos de rugosidad se hará según el sentido del tráfico y en cada carril, en secciones de 200 m.
- 1.5.3 Los valores que se registran en unidades IRI m/km y aproximado a un decimal.

1.6 Cálculo de IRI Representativo

- 1.6.1 El IRI representativo de la sección "i" se calculará por media móvil tomando los valores de tres secciones consecutivas.
- 1.6.2 El IRI de la sección representativa se obtendrá de la aplicación de la siguiente fórmula

$$\text{IRI } r = (\text{IRI } i-1 + \text{IRI } i + \text{IRI } i+1)/3$$

Donde:

- IRI r = Índice de Rugosidad representativo de la Sección i
IRI i-1 = Índice de rugosidad de la sección anterior
IRI i = índice de rugosidad de la sección a calcular
IRI i+1 = Índice de rugosidad de la sección siguiente

- 1.6.3 El IRI será aproximado al décimo de metro por kilómetro (0.1 m/km)

1.7 El Informe

Los datos mínimos registrados y almacenados para cada tramo incluirán:

- Identificación del Tramo: Toda información disponible necesaria para ubicar el tramo de estudio usando el sistema de referenciación aceptado.
- IRI para la huella de la rueda (m/km)
- Tipo de pavimento
- Fecha del relevamiento de los datos
- Longitud del Tramo en metros para los cuales se recogen los datos
- Intervalo de muestreo del perfil
- La gráfica de los datos obtenidos y del IRI calculado periódicamente
- Temperatura superficial del pavimento (opcional).

1.8 Documentos de Referencia

- ASTM E 1364 Provides Guidelines for Measuring Profiles with a Static Method.
- ASTM E 1082, Standard for Measurement of Vehicular Response to

Traveled Surface Roughness.

- ASTM E 950, Test Method for Measuring the Longitudinal Profile of Traveled with An Accelerometer Established Inertial Profiting Reference.
- ASTM E 1170, Standard Practices for Simulating Vehicular Response to Longitudinal Profiles of Traveled Surfaces.
- ASTM E 1926, Standard Practice for Computing International Roughness Index of Roads form Longitudinal Profile Measurements.
- ¹ The international Road Roughness Experiment: Establishing Correlation and a Calibration Standard for Measurements. World Bank Technical Paper 45.
- ² ASTM E 867, Terminology Relating to Vehicle-Pavement Systems.
- ³ Guidelines for Conducting and Calibrating Road Roughness Measurements. The World Bank Technical Paper Number 46. The World Bank, 1986,
- On the Calculation of IRI from Longitudinal Road Profile. The University of Michigan, Transportation Research Institute, Preprint TRB, 74th Annual Meeting, Washington, D.C., January 1995.
- Interpretation of Road Roughness Profile Data, Federal Highway Administration, FHWA/rd-96/101, 1996

1.9 Valor Máximo de IRI

En el décimo primer mes de cada Año de la Concesión y cada vez que se considere cambios sustanciales en la rugosidad, se efectuara una evaluación de la rugosidad de la vía.

Según la ASTM la rugosidad son "las desviaciones de la superficie del camino con respecto a una superficie plana que afectan la dinámica del vehículo, la calidad de circulación, las cargas dinámicas y el drenaje" (ASTM Specification E 867 - 82 A)

El índice de Rugosidad Internacional (IRI) es la escala estándar en la que se medirá la rugosidad de los pavimentos.

Repitiendo el procedimiento anterior para cada una de los intervalos que conforma el Tramo se obtiene la rugosidad media deslizante en todos los intervalos del Tramo.

Se exige que el valor máximo de la rugosidad media deslizante, en ningún intervalo supere los siguientes valores:

	Concreto Asfáltico	Tratamiento Superficial
Tramos en los que se ejecutan obras nuevas o de rehabilitación.	2.00	2.50
Tramos que se encuentran en conservación.	3.50	4.00

D. PARÁMETROS DE CONDICIONES ESTRUCTURALES POR DEFLECTOMETRIA

Nivel de Servicio

1. El CONCESIONARIO deberá efectuar el control estructural de la vía, mediante deflectometría, en un periodo no mayor a 2 años y/o cada vez que se noten cambios sustanciales en la plataforma, de acuerdo a lo establecido en las Especificaciones Generales para la Construcción de Carreteras EG — 2000, aprobado con Resolución Directoral N° 1146-2000-MTC/15.17, y el Manual de Ensayos de Carreteras EM – 2000 aprobado con Resolución Directoral N° 028-2001-MTC/17 (16.01.2001) o en su defecto con la versión actualizada.
2. El CONCESIONARIO deberá realizar la medición de la deflexión en el pavimento en los siguientes casos:
 - ✓ A la recepción de las Primeras Intervenciones a ejecutarse en la carretera Nuevo Mocupe – Cayaltí - Oyotún (Rehabilitación, Mejoramiento y/o Conservación Vvial).
 - ✓ Para realizar el seguimiento de la evolución de la deflexión con fines de supervisión y control.
 - ✓ Para programar las etapas de ejecución de la Conservación Vial Periódica.
 - ✓ A la devolución de la carretera al término del Contrato de Concesión y/o en caso se rescinda el mismo.

En todos los casos de realizar una intervención, el CONCESIONARIO deberá alcanzar a la Supervisión, los parámetros de diseño utilizados (número de ejes equivalentes, periodo de diseño, IMDA y tasa de crecimiento utilizada).

3. Para determinar el estado de la condición estructural del pavimento, el CONCESIONARIO deberá obtener la deflexión admisible en función a los ejes equivalentes hallados en base al tránsito actualizado en el año de la puesta en servicio de la vía (finalización de la ejecución de las primeras intervenciones) y para el periodo de análisis previsto para el diseño de las intervenciones en el pavimento.
4. El CONCESIONARIO, efectuara el seguimiento y control de la condición estructural del pavimento basado en la deflexión característica y la deflexión admisible que se determinarán de la siguiente manera:

Deflexión característica

$$D_c = D_p + T \times (\text{Desv. Estandar})$$

D_c = deflexión característica

D_p = deflexión promedio

T = Coeficiente que representa al porcentaje del área total con probabilidad de presentar deflexiones superiores a la deflexión característica. $T = 1.645$ (método CONREVIAL.).

Deflexión admisible

$$D_a = (1.15 / N_{18})^{1/4}$$

D_a = Deflexión admisible (mm)

N_{18} = Número total de ejes equivalentes a 18 kps (8.2 Tn) en millones

En todos los controles mencionados se deberá cumplir que

Da = Deflexión admisible (mm)

N18 = Número total de ejes equivalentes a 18 kps (8.2 Tn) en millones

En todos los controles mencionados se deberá cumplir que:

Deflexión característica sea menor que la deflexión admisible: ($D_c < D_a$)

5. En caso de aplicarse equipos de características superiores a la Viga Benkelman (Deflectómetro de Impacto, Deflectómetro de carga vibratoria sinusoidal, etc.), las medidas tomadas deberán correlacionarse respecto a los dispositivos señalados en la normatividad antes especificada.

CONSIDERACIONES FINALES

Interpretación de Documentos

En lo que no estuviera expresado, el orden de prelación de documentos para la interpretación del Anexo III es el siguiente:

- 1.- Proyecto Referencial
- 2.- Contrato de Concesión
- 3.- Anexos del Contrato de Concesión
- 4.- Enmiendas y Circulares a que se hace referencia en las Bases y Lineamientos
- 5.- Bases
- 6.- Lineamientos

ANEXO IV
MODELO DE GARANTIAS DE FIEL CUMPLIMIENTO DE CONSTRUCCIÓN
DE LAS OBRAS

Lima,..... de de 200....

Señores
Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Jirón Zorritos N° 1203
Lima — Perú
Presente.-

Ref.: Carta Fianza No...
Vencimiento.....

De nuestra consideración:

Por la presente y a la solicitud de nuestros clientes, señores..... (nombre de la persona jurídica) (en adelante "el Concesionario") constituimos esta fianza solidaria, irrevocable, incondicional y de realización automática, sin beneficio de excusión, ni división, hasta por la suma de..... a favor del Ministerio de Transportes y Comunicaciones para garantizar la correcta ejecución de las Obras de Construcción, de acuerdo al Expediente Técnico, a los Estudios Definitivos de Ingeniería, y el Contrato de Concesión de las Obras y la Conservación Vial del Tramo Vial Nuevo Mocupe — Cayaltí - Oyotún suscrito entre el Estado de la República del Perú y nuestros clientes, así como las Obras Adicionales, incluyendo el pago de las cláusulas de penalidades y demás sanciones referidas a la construcción de Obras según correspondan.

Para honrar la presente Fianza a favor de ustedes bastará un requerimiento escrito por conducto notarial del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN), el cual deberá estar firmado por el Presidente de su Consejo Directivo a alguna persona debidamente autorizada por este organismo. El pago se hará efectivo dentro de las 24 horas siguientes a su requerimiento en nuestras oficinas ubicadas en.....

Toda demora de nuestra parte para honrarla devengará un interés equivalente a la tasa máxima LIBOR a tres meses más un margen (spread) de 3%. La tasa LIBOR a tres meses será la establecida por el Cable Reuter diario a las 5:00 p.m. hora Londres, debiendo devengarse los intereses a partir de la fecha en que se ha exigido su cumplimiento y hasta la fecha efectiva de pago.

Nuestras obligaciones bajo la presente Fianza no se verán afectadas por cualquier disputa entre ustedes y nuestros clientes.

Esta Fianza estará vigente desde el..... de..... de 200....., hasta el..... de..... de 200..., inclusive.

Atentamente,

Firma
Nombre
Entidad Bancaria

ANEXO V
MODELO DE GARANTIAS DE FIEL CUMPLIMIENTO
DEL CONTRATO DE CONCESION

Lima, de de 200....

Señores
Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Jirón Zorritos N° 1203
Lima — Perú
Presente.-

Ref.: Carta Fianza No...
Vencimiento.....

De nuestra consideración:

Por la presente y a la solicitud de nuestros clientes, señores.....
(nombre de la persona jurídica) (en adelante "el Concesionario") constituimos esta fianza solidaria, irrevocable, incondicional y de realización automática, sin beneficio de excusión, ni división, hasta por la suma de.....a favor del Ministerio de Transportes y Comunicaciones para garantizar el correcto y oportuno cumplimiento de todas y cada una de las obligaciones a cargo del Concesionario, incluidas las de operación y conservación, derivadas de la celebración del Contrato de Concesión de las Obras y el Mantenimiento del Tramo Vial Nuevo Mocupe Cayaltí Oyotún, con excepción de las obligaciones derivadas de la ejecución de las Obras de Construcción (en adelante "el Contrato").

La presente Fianza también garantizará el correcto y oportuno cumplimiento de las obligaciones a cargo del Concesionario establecidas en virtud de las disposiciones contenidas en el Texto Único Ordenado de 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 mediante Decreto Supremo No. 059-96-PCM.

Para honrar la presente Fianza a favor de ustedes bastará un requerimiento escrito por conducto notarial del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN), el cual deberá estar firmado por el Presidente de su Consejo Directivo o alguna persona debidamente autorizada por este organismo. El pago se hará efectivo dentro de las 24 horas siguientes a su requerimiento en nuestras oficinas ubicadas en.....

Toda demora de nuestra parte para honrarla devengará un interés equivalente a la tasa máxima LIBOR a tres meses más un margen (spread) de 3%. La tasa LIBOR a tres meses será la establecida por el Cable Reuter diario a las 5:00 p.m. hora Londres, debiendo devengarse los intereses a partir de la fecha en que se ha exigido su cumplimiento y hasta la fecha efectiva de pago.

Nuestras obligaciones bajo la presente Fianza, no se verán afectadas por cualquier disputa entre ustedes y nuestros clientes

Esta Fianza estará vigente desde el..... de..... de 200...., hasta el..... de..... de 200..., inclusive.

Atentamente,

Firma
Nombre
Entidad Bancaria

ANEXO VI

TERMINOS DE REFERENCIA PARA LA ELABORACION DE LOS ESTUDIOS DEFINITIVOS DE INGENIERIA

A continuación se indican los términos de referencia para los Estudios Definitivos de Ingeniería que elaborará el CONCESIONARIO:

- ✓ Términos de referencia para la elaboración del Estudio Definitivo de Ingeniería para la Conservación Vial de la carretera Nuevo Mocupe Cayaltí - Oyotún; Tramo Nuevo Mocupe Zaña.
- ✓ Términos de referencia para la elaboración del Estudio Definitivo de Ingeniería del Proyecto "Mejoramiento de la carretera Zaña - Cayaltí Oyotún".
- ✓ Términos de referencia para la elaboración del Estudio Definitivo de Ingeniería correspondiente a la Instalación de Ductos Subterráneos para Línea de Fibra Óptica de la carretera Nuevo Mocupe Cayaltí Oyotún.
- ✓ Términos de Referencia para el Estudio Definitivo de las Obras de Implementación de la unidad de peaje.

Para la prestación de los servicios correspondientes a la elaboración de los estudios técnicos señalados, el CONCESIONARIO será responsable de la idoneidad del personal a su cargo.

El CONCESIONARIO asume plena responsabilidad por los estudios técnicos que realice.

La Dirección General de Asuntos Socio-Ambientales del MTC evaluará y aprobará el Estudio de Impacto Socio — Ambiental.

Al presentar los Informes Finales de los estudios técnicos, el CONCESIONARIO devolverá al CONCEDENTE toda la documentación recibida para el cumplimiento de sus obligaciones contractuales.

La documentación que se genere durante la ejecución de los estudios constituirá propiedad del CONCEDENTE y no podrá ser utilizada para fines distintos a los de los estudios, sin consentimiento escrito del CONCEDENTE.

**TERMINOS DE REFERENCIA
PARA EL ESTUDIO DEFINITIVO DE LA CONSERVACION VIAL
DE LA CARRETERA NUEVO MOCUPE - CAYALTI - OYOTUN:
TRAMO NUEVO MOCUPE – ZAÑA**

1. ANTECEDENTES

La carretera Nuevo Mocupe — Cayaltí — Oyotún se encuentra incluido en el Plan de Promoción de la Inversión Privada del Programa Costa Sierra de PROINVERSION, para ser otorgado en Concesión al sector privado la Ejecución de las Obras, la Conservación y operación, este último por un periodo de 15 años.

El Tramo Nuevo Mocupe — Zaña se encuentra asfaltado en sus 10.7 Km. de longitud de los cuales 7.00 km. corresponden a un Tratamiento Superficial y los 3.7 Km. restantes pertenecen a un pavimento con superficie de rodadura con carpeta asfáltica, requiriendo trabajos de Conservación, a efectos de poder alcanzar los parámetros de condición y servicialidad exigibles para las concesiones de la Red Vial Nacional, dispuestas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y alcanzados a PROINVERSION mediante oficio N° 093-2007-MTC/02.01 del 10 de Julio del 2007.

Mediante Oficio N° 140/2007/CP1-PCS/PROINVERSION, se solicita a la Dirección General de Concesiones en Transportes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, los Términos de Referencia para la elaboración del Estudio Definitivo de la Conservación Vial de la carretera Nuevo Mocupe - Cayaltí — Oyotún: Tramo Nuevo Mocupe — Zaña, siendo remitidos mediante Oficio N° 466-2007-MTC/25 e Informe N° 053-2007-MTC/20.7.4-ECCH de la Gerencia de Mantenimiento de Provías Nacional.

2. OBJETIVO DEL ESTUDIO

Es objeto del presente estudio es elaborar del Estudio Definitivo para la Conservación Vial de la carretera Nuevo Mocupe — Cayaltí - Oyotún, Tramo: Nuevo Mocupe - Zaña de 10.70 Km., el mismo que debe plantear las soluciones o tratamientos más adecuados para conservar la Infraestructura Vial de cada sector del tramo, especificando la oportunidad de su aplicación y el presupuesto requerido, previa selección de la alternativa óptima que permita alcanzar los parámetros de condición y servicialidad exigibles para las concesiones de la Red Vial Nacional.

El estudio deberá incluir las Reparaciones necesarias en la Infraestructura Vial, todos los Trabajos de Conservación Vial Rutinaria diferido que sea necesario ejecutar previa a la aplicación de la Conservación Vial recomendada, y los Trabajos de Prevención necesarios.

Como producto final debe obtenerse el expediente técnico cuya ejecución permitirá alcanzar y/o superar los Niveles de Servicio establecido en el Contrato de Concesión de la mencionada vía. (Etapa inicial y puesta en servicio)

El presente documento fija las pautas que servirán al CONCESIONARIO, en el desarrollo del Servicio. Esta deberá tomar pleno conocimiento del Objeto, los Alcances, las Condiciones Generales y los Lineamientos de la Prestación, así como de sus Facultades y Responsabilidades.

3. ALCANCES DEL SERVICIO

El Servicio comprende la ejecución de todas las actividades necesarias para la elaboración del "Estudio Definitivo para la Conservación Vial de la carretera Nuevo Mocupe — Cayaltí — Oyotún, Tramo: Nuevo Mocupe Zaña de 10.70 Km." y la preparación del informe final correspondiente.

El CONCESIONARIO suministrará todos los recursos necesarios hasta la entrega del producto final, y asumirá plena responsabilidad por el Servicio en cada una de sus etapas, y hasta la liquidación de su Contrato, sin perjuicio de las responsabilidades que conforme a ley le corresponda asumir después de culminado el Servicio.

En base a los resultados de las evaluaciones del estado de la Infraestructura Vial de los diferentes sectores del Tramo, se deberán desarrollar las disciplinas necesarias para plantear los tratamientos y soluciones más adecuadas para definir la Conservación Vial óptima del Tramo, los mismos que necesariamente deberán considerar la aplicación de tecnologías modernas de Conservación Vial, previa evaluación de sus costos de aplicación y un análisis de su rentabilidad. Para el caso específico del pavimento, los tratamientos producto de estos estudios, deberán estar orientados al control de la condición superficial, funcional y de los factores de seguridad, y en los casos que se requieran, a mantener la condición estructural de su última Rehabilitación.

Sin exclusión de las obligaciones que corresponden al CONCESIONARIO conforme a los dispositivos legales vigentes, y que le son inherentes como tal, el Servicio abarca las siguientes actividades que se constituyen en obligaciones esenciales:

a. Trabajos de Campo

- Realizar los conteos de flujos vehiculares, encuestas origen — destino, y censos de carga en las estaciones que se definan para el Estudio de Tráfico y Carga.
- Identificar los Puntos Críticos y Puntos Vulnerables del tramo.
- Ejecutar los sondeos, muestreos, ensayos y evaluaciones de hidrología, hidráulica, suelos, canteras, y fuentes de agua.
- Ejecutar los levantamientos topográficos necesarios para el planteamiento de soluciones a los Puntos Críticos y Puntos Vulnerables, para la determinación de áreas, volúmenes y potencia de canteras, y para otros fines.
- Ejecutar las mediciones y ensayos en el pavimento, las estructuras de concreto, obras de arte, obras de drenaje, y elementos de señalización y seguridad vial.
- Identificar los Puntos Negros de la Vía como parte del Estudio de Señalización y Seguridad Vial.
- Identificar botaderos y áreas donde se instalaran los campamentos, plantas de producción de agregados y mezclas asfálticas, y otros, y además verificar su disponibilidad.

- Identificar las condiciones ambientales de la zona del proyecto, y recolectar información para el manejo ambiental adecuado durante la ejecución de la Conservación Vial.

b. Trabajo de Gabinete

- Recopilación, revisión y análisis de toda información relacionada con los estudios, para tomar conocimiento de los antecedentes de las soluciones planteadas anteriormente, evaluar el desempeño de estas, y obtener los mejores criterios para el planteamiento de las soluciones.
- Cálculo de todos los parámetros que intervienen en los diseños y en el dimensionamiento de las soluciones definitivas a plantear, incluyendo los que se obtienen del Estudio de Tráfico.
- Diseñar y/o acondicionar las obras de arte y de drenaje, u otras estructuras de protección necesarias.
- Diseñar las Reparaciones en el pavimento en las zonas o sectores del Tramo que de acuerdo a las evaluaciones presenten problemas severos en su condición funcional y estructural.
- Calcular los volúmenes de materiales requeridos y disponibles en canteras para su utilización en el proyecto.
- De acuerdo a la magnitud de los problemas que se identifiquen como Puntos Críticos, presentar las soluciones definitivas o las recomendaciones que se requieran para cada caso específico.
- Plantear soluciones en la señalización que contribuyan a introducir mejoras en la seguridad de los Usuarios del Tramo.
- Diseñar las Mezclas de Concreto Asfáltico y Concreto de Cemento Portland para asegurar una óptima calidad de los trabajos, verificando su concordancia con las cantidades de materiales y cantidades de trabajo definidas (dosificaciones de cemento asfáltico, aditivos, etc.), y que se adecuan a la disponibilidad de materiales según el Estudio de Canteras y Fuentes de Agua.
- Realizar la evaluación económica de alternativas de solución para la Conservación Vial, y seleccionar la alternativa óptima y de mayor viabilidad,
- Definir las cantidades de Obra resultantes de la selección de la alternativa Óptima de la Conservación Vial.
- Presentar el plan de manejo ambiental durante la ejecución de la Conservación Vial.
- Establecer las especificaciones técnicas de todos los trabajos que se planteen cuidando que estas cubran todos los aspectos generales y especiales del proyecto.
- Establecer la relación de equipo mínimo de ejecución y el equipo mínimo para el control de calidad, para cada una de las diferentes etapas que se planteen y el alcance de los trabajos en cada una de ellas.

- Preparar el Expediente Técnico a nivel de ejecución, del Estudio Definitivo para la Conservación Vial del Tramo, incluyendo costos, presupuestos y programación de actividades.

1.0. DESARROLLO DEL SERVICIO

A continuación y sin que sea limitativo, se presentan los lineamientos que debe seguir el CONCESIONARIO, las acciones que deberá llevar a cabo, y las obligaciones esenciales y responsabilidades que se generan a partir de ellas en cada una de las etapas del Servicio.

1.1. Consideraciones Generales

- El CONCESIONARIO desarrollara su labor, respetando el marco legal vigente: las Especificaciones Técnicas Generales para Construcción de Carreteras (EG-2000), aprobadas mediante R.D. N° 1146-2000-MTC/15.17 y modificadas por R.D. N° 047-2005-MTC/14, R.D. N° 051-2005-MTC/14 y R.D. N° 087-2005-MTC/14; Las Especificaciones Técnicas Generales para la Conservación de Carreteras aprobado con Resolución Directoral N° 051- 2007-MTC/14; el Manual de Ensayo de Materiales para Carreteras (EM 2000), aprobadas mediante R.D. N° 028-2001-MTC/15.17; el Manual Ambiental para el Diseño y Construcción de Vías del MTC; los Términos de Referencia para Estudios de Impacto Ambiental en la Construcción Vial del MTC; y el Manual de Dispositivos de Control de Tránsito Automotor para Calles y Carreteras, aprobado mediante R.M. NI' 210- 2000-MTC/15.02.
- Todo diseño que prepare el CONCESIONARIO deberá ceñirse estrictamente al procedimiento que indique su correspondiente Norma o Método, y en la memoria de cálculo se deberá hacer referencia explícita a esta. De manera similar deberá procederse para la ejecución de ensayos.
- Para el caso específico del diseño de refuerzos del pavimento, el CONCESIONARIO utilizará obligatoriamente el método AASHTO en su versión 1993 o superior, previa determinación de parámetros elásticos por un método racional. Adicionalmente, desarrollara la modelación matemática del diseño obtenido para su verificación utilizando criterios de falla.
- En forma supletoria a alternativa, el CONCESIONARIO podrá plantear la utilización de normas de ensayos y diseño, a criterios técnicos utilizados por entidades u organismos de reconocido prestigio, siempre que se justifique técnicamente su empleo para la optimización del proyecto.
- De ser el caso, el CONCESIONARIO deberá presentar el certificado de calibración de cada uno de los equipos que utilice para la evaluación de la condición funcional y estructural del pavimento.
- El CONCESIONARIO debe respetar la geometría actual de la vía. De requerirse modificaciones en el trazo, estas serán mencionadas como alternativas de solución solo para los casos de sectores específicos identificados como Puntos Críticos, Puntos Vulnerables, o Puntos Negros.
- Toda aseveración, estimación, dato o planteamiento del CONCESIONARIO deberá estar respaldado por una justificación

conceptual y analítica. No se aceptarán estimaciones o apreciaciones del CONCESIONARIO sin el debido respaldo.

- Los estudios deberán plantear un análisis de alternativas que incluyan soluciones con aplicación de tecnologías modernas de conservación vial, en especial aquellas que consideran el uso de asfaltos modificados para contribuir de este modo a solucionar de manera eficaz los problemas de durabilidad que han venido afectando en forma permanente a los pavimentos en el Perú.
- El CONCESIONARIO deberá plantear las Reparaciones más adecuadas en las zonas o sectores de la carretera que se identifiquen como Puntos Críticos, los que dependiendo de su complejidad y magnitud podrían tener un tratamiento especial. También deberá plantear los otros tipos de Reparaciones relacionados con trabajos de prevención de emergencias en Puntos Vulnerables y trabajos de mitigación de impacto ambiental, con el propósito que la ejecución de estos permita asegurar los Niveles de Servicio exigidos al tramo durante el período de la Concesión.
- Las mejoras puntuales a introducir en la Conservación Vial en lo referente a la solución de problemas de hidráulica y drenaje deberán ser de magnitud tal que no permitan asumir que se está planteando la ejecución de un proyecto de mejoramiento hidráulico, en lugar de un proyecto de Conservación Vial Periódica.
- La evaluación de alternativas de solución para definir Conservación Vial óptima, deberá realizarse mediante un análisis Beneficio/Costo haciendo uso del modelo HDMIII.
- El Informe Final del Estudio Definitivo deberá obligatoriamente estar suscritos por los Profesionales Especialistas que participen en su elaboración en señal de conformidad, incluyendo el Jefe de Proyecto y el Representante Legal del CONCESIONARIO. De no cumplir este requisito se considerará incompleto y será devuelto al CONCESIONARIO.
- En la edición del Expediente Técnico, deberá utilizarse Microsoft Word para textos, Microsoft Excel para hojas de cálculo, Power Point para diapositivas, MS Project para programación, AUTOCAD para planos y S10 o similar para costos y presupuestos. Toda la información del Estudio Definitivo deberá presentarse en versión impresa y digital.

1.2 Inspección y Evaluación Inicial, y Análisis de Antecedentes

Esta labor comprenderá lo siguiente:

- La inspección y evaluación visual inicial del tramo con el objeto de contrastar los antecedentes que se recopilen, con las condiciones actuales del Tramo.
- La recopilación, revisión y análisis de Estudios Básicos y toda información relacionada con los mismos, que exista en las dependencias del CONCEDENTE, u otra entidad relacionada con el sector, que pueda ser de utilidad para la elaboración del Estudio Definitivo para la Conservación Vial: Estudios Hidrológicos, Estudios de Transporte

y Transito, Estudios Geotécnicos, Estudios Socioeconómicos, Estudios de Impacto Ambiental, Evaluación Económica, etc.

- La recopilación, revisión y análisis de los últimos estudios definitivos elaborados para el tramo (Expediente Técnico de la Última Rehabilitación): Estudios de Suelos, Canteras y Fuentes de Agua, Diseño de Pavimentos y Refuerzo Estructural, Diseño Geométrico Vial, Diseño Hidráulico y de Obras de Arte y de Drenaje, Diseño de la Señalización y Seguridad Vial, etc.
- La recopilación, revisión y análisis de los informes finales de supervisión y control de calidad de las últimas obras ejecutadas en el Tramo (última Rehabilitación).
- La recopilación, revisión y análisis de las últimas evaluaciones y controles efectuados en el Tramo: relevamiento de fallas, controles deflectométricos, controles de rugosidad, conteos de tráfico, controles de flujos vehiculares, controles de pesos y medidas, etc.
- El análisis de toda la información, que debe permitir al CONCESIONARIO tomar conocimiento de todos los antecedentes relacionados con el tramo en estudio, las soluciones planteadas en los sucesivos diseños considerados a lo largo de la vida de los diferentes sectores del tramo, así como el criterio técnico y la conceptualización considerada en el último proyecto de rehabilitación efectuado, a fin de proponer las soluciones más adecuadas a partir de estas experiencias. Asimismo, este análisis debe contribuir a establecer los modelos de deterioro que deben adoptarse posteriormente en la evaluación económica de las soluciones que se planteen para la conservación de cada sector del tramo (Modelo HDM III).

1.3 Desarrollo de Disciplinas de Ingeniería

El CONCESIONARIO desarrollara como mínimo las siguientes disciplinas de ingeniería que requieren los Estudios Definitivos, bajo los siguientes lineamientos:

1.3.1 Topografía

- En todo sector del tramo donde por solución se planteen reparaciones del pavimento que impliquen trabajos de remoción de la carpeta asfáltica, tales como reciclados in situ (cold in place recycling) de carpetas asfálticas, fresado (cold planning) y reciclado en caliente en planta de carpetas asfálticas, reciclado a profundidad in situ (full depth in place cold recycling), etc. realicen levantamientos topográficos que permitan obtener los planos de planta, perfil longitudinal y secciones transversales de la vía. Asimismo, cada uno de estos tramos homogéneos deberá presentar sus correspondientes Secciones Transversales Típicas.
- Las zonas o sectores que sean identificados como Puntos Críticos y también los Puntos Vulnerables, requerirán la ejecución de un levantamiento topográfico con el objeto de

plantear soluciones bajo el concepto de reparaciones localizadas.

- Las áreas y volúmenes de explotación de canteras, áreas de botaderos, áreas de cuencas que requieran revisión de caudales, y otros serán determinadas mediante levantamiento topográficos.
- En general, para aspectos relacionados con la geometría de la vía (planimetría y altimetría de la calzada) deberá utilizarse como referencia los hitos geodésicos (coordenadas UTM) más cercanos a la zona del proyecto, o serán determinados mediante posicionamiento satelital con equipos GPS. De preferencia, la altimetría deberá estar referenciada a los Bench Mark (BM) del IGN más cercanos.
- En general, todos los puntos topográficos, BMs y puntos de referencia utilizados en el levantamiento topográfico deberán monumentarse con concreto.
- Para aspectos tales como inventarios de obras de arte menores, elementos de drenaje, señalización vertical, etc. La referenciación podrá ser realizada utilizando un GPS manual de precisión adecuada.
- Los planos serán elaborados en una escala conveniente y con el nivel de detalle que exija la importancia y el nivel de la información que requiera presentarse. (solución definitiva).
- El CONCESIONARIO deberá presentar las libretas de topografía en el anexo correspondiente.

1.3.2 Tráfico y Carga

- Toda información sobre conteos de flujo vehiculares y control de pesos y medidas, existente en PROVIAS NACIONAL y/o en otras dependencias del CONCEDENTE, serán materia de revisión y análisis.
- El CONCESIONARIO deberá ubicar las estaciones necesarias en el Tramo, para realizar los conteos de tráfico que permitan obtener muestras representativas para el cálculo de los flujos vehiculares en los diferentes sectores del Tramo.
- También deberá realizar las encuestas de origen – destino (O/D) y los censos de carga necesarios para obtener entre otro, reportes del tipo de carga transportada, la presión de llantas de los vehículos, velocidad de operación y otros detalles (tipo, marca, modelo, año, número de asientos, número de ocupantes, tipo de combustible, peso vacío, peso seco, carga útil, etc).
- El trabajo de campo deberá considerar como mínimo siete (07) Días Calendario de conteos (Lunes a Domingo).
- A partir de la información procesada y evaluada, el

CONCESIONARIO determinará las proyecciones del tráfico para cada tipo de vehículo, sustentando la adopción de la tasa anual de crecimiento de tráfico. Asimismo determinará la composición del tráfico, los factores destructivos necesarios para el cálculo de ejes equivalentes de 8.2 Ton, y el número de repeticiones de EE para el período de diseño del refuerzo del paquete estructural.

- Los resultados que se obtengan en el desarrollo de esta disciplina también deberán servir como insumo para la evaluación económica de alternativas de solución para el pavimento.
- Toda la información deberá presentarse en los formatos establecidos por la Oficina General de Planificación y Presupuesto del CONCEDENTE.

1.3.3 Hidrología, Hidráulica y Drenaje

- El desarrollo de esta disciplina estará enfocado a la obtención de toda la información necesaria para el planteamiento de soluciones a los problemas hidrodinámicos locales, u otros relacionados que se presentan a lo largo del Tramo y lo afectan (paquete estructural y/o estructuras principales), tales como deslizamientos de materiales (huaycos), erosiones de riberas, erosiones por escorrentías superficiales, etc.
- Asimismo, se enfocará a la determinación de los parámetros a considerar en el diseño de las nuevas estructuras que requiera incorporarse en el tramo como mejoras puntuales, o a la reparación de las existentes.
- No es propósito de estos estudios, el desarrollo de Estudios Básicos de Hidrología e Hidráulica del tramo, que deben existir desde su proyecto de construcción. En todo caso, el Consultor debe utilizar esa información como base para sus evaluaciones.
- Después de efectuada la inspección de campo, e identificados los problemas hidrodinámicos que afectan directamente la Infraestructura Vial, se obtendrá la información estadística necesaria de los últimos diez (10) años o más, y se efectuarán los sondeos, muestreos, ensayos y evaluaciones necesarias para la determinación de los parámetros más importantes que servirán para plantear las alternativas de solución. El CONCESIONARIO presentará un análisis comparativo entre los parámetros que calcule y los que fueron adoptados en diseños anteriores, para evaluar su vigencia.
- Entre los parámetros que deberá obtener el CONCESIONARIO para el diseño de nuevas estructuras necesarias para un eficiente sistema del drenaje, que brinde adecuada protección a la vía estarán: probabilidades de creciente, estimaciones de caudales, velocidad de arrastre, erosión de riberas, etc.
- En los lugares que el CONCESIONARIO considere necesaria la colocación de nuevas alcantarillas, deberá elaborarse un perfil

longitudinal de su eje hasta distancias no menores de 100 mts. aguas arriba y aguas abajo, y se tomaran secciones transversales al eje de la alcantarilla, de manera que se reproduzcan las condiciones del cauce de la cuenca, y se obtengan las necesidades de excavación. Similar procedimiento se adoptara para el caso de las alcantarillas que requieren reparación por insuficiencia hidráulica.

- En el caso específico de erosión de riberas, se plantearan las soluciones a estos problemas, cuando afecten la Vía o las estructuras principales existentes.
- El CONCESIONARIO deberá incluir como parte de la Conservación Vial, en calidad de conservación diferida, los trabajos de Conservación Vial Rutinaria de obras de drenaje que no se hayan ejecutado en su integridad en la carretera, los cuales estarán referidos principalmente a la limpieza de cauces en alcantarillas, cunetas, zanjas de coronación, chorreras, colectoras, badenes y pontones, el encauzamiento de cursos de agua mayores y menores.

1.3.4 Estructuras de Concreto, de Obras de Arte y de Drenaje

- El CONCESIONARIO realizará las mediciones, ensayos y evaluaciones necesarias para determinar la condición funcional y estructural de las estructuras de concreto, de las obras de arte y de las obras de drenaje existentes en el tramo: tales como cunetas, alcantarillas, chorreras, colectoras, pontones, badenes, muros de contención, subdrenes, gaviones, muros secos, estructuras de protección, y otras que a su juicio considere conveniente evaluar.
- En base a la información de topografía, hidrología, e hidráulica se diseñaran las estructuras de concreto de cemento Portland, las obras de arte, y las obras de drenaje adicionales que se requieran en el tramo o la Reparación a reposición de las existentes alcantarillas, cunetas, zanjas de coronación, chorreras, colectoras, badenes, pontones, estructuras de protección, muros de concreto, muros secos, etc. que se encuentren en mal estado, incluyendo el sellado de fisuras y resane de las estructuras de concreto.
- Para los sectores identificados como insuficientes de drenaje, los diseños de las Obras a incorporar como mejoras puntuales, corresponderán a un periodo mínimo relacionado al tiempo que dure la Concesión, y deberá precisarse su mejor ubicación y costos. Previamente se calcularan los parámetros a considerar en el diseño de las nuevas estructuras que se requieran para un eficiente sistema de drenaje. El CONCESIONARIO debe tener presente que estas mejoras puntuales a incorporar en el Tramo, no serán de una magnitud tal que sugieran que se esté planteando un proyecto especial de mejoramiento hidráulica.
- El diseño de estructuras de protección incluirá a aquellas que se

proyecten con el propósito de reforzar la protección de taludes o las erosiones de riberas.

- El CONCESIONARIO confeccionará planos de detalle a escala conveniente, de cada una de las estructuras que requieran tratamiento, así como de las obras de arte y de drenaje superficial a subterráneo que se requieran implementar

1.3.5 Canteras, Fuentes de Agua y Botaderos

- El CONCESIONARIO podrá utilizar como referencia, los análisis efectuados en las canteras consideradas en la ejecución de la última Rehabilitación del Tramo, y efectuar las verificaciones de las propiedades y calidad de los materiales, lo mismo que de los volúmenes disponibles, realizando los sondajes, ensayos, muestreos, evaluaciones necesarios. El CONCESIONARIO realizará los levantamientos topográficos necesarios para determinar las áreas, volúmenes y potencia de las canteras. Lo anteriormente expuesto no debe limitar a que el CONCESIONARIO considere nuevas canteras, necesarias para la ejecución de la Conservación Vial.
- En general, las canteras y/o áreas de prestamos deberán ser ubicadas, delimitadas, definidos sus caminos de acceso, analizadas y clasificadas, evaluando su capacidad y volumen para proporcionar los diferentes tipos de materiales a ser utilizados en los trabajos a ejecutarse en la vía, indicando además su situación legal para evitar costos posteriores por derecho de explotación.
- Los ensayos de laboratorio para determinar las características físicas, químicas y mecánicas de los materiales de las canteras serán los necesarios para asegurar que cumplan con los requerimientos exigidos de calidad, cantidad y disponibilidad, de manera que no se produzcan reclamos posteriores, ni mayores costos en la ejecución de los trabajos por la necesidad de efectuar cambios de canteras, o por la modificación de su uso como consecuencia de una deficiente evaluación.
- Igual tratamiento tendrá la información de fuentes de agua. Se deberá determinar su ubicación y realizar tomes de muestras para verificar su calidad (análisis químicos), indicando con precisión si estas fuentes de agua son de régimen permanente.
- En caso las antecedentes sean insuficientes, deberán ubicarse las canteras y fuentes de agua necesarias.
- El CONCESIONARIO deberá identificar las áreas que servirán de botaderos y realizara las mediciones y levantamientos topográficos para determinar la capacidad de las mismas.

1.3.6 Suelos y Pavimentos

Evaluación de la Condición Superficial del Pavimento

- Comprende la ejecución del relevamiento de fallas, que debe servir para calificar la condición superficial del pavimento con la determinación del valor del Pavement Condition Index (PCI), utilizando el método del mismo nombre (adaptación de la Norma ASTM D 5340 — 98, Standard Test Method for Airport Pavement Condition Index Surveys, y aplicación de la Norma ASTM D 6433 - 99, Standard Practice for Roads and Parking Lots Pavement Condition Index Surveys).
- El CONCESIONARIO realizará la medición de los deterioros siguiendo el método indicado, para lo cual previamente determinará la cantidad mínima de lotes del espacio muestral que requieren ser analizados según el método.
- La tecnología a utilizar para el relevamiento de fallas y el procesamiento de los resultados de las mediciones podrá ser: El sistema integrado vehículo, receptor GPS, cámara de video digital, mapa GIS y mediciones directas de deterioros; o simplemente mediciones directas de relevamiento de fallas (método tradicional).
- Los resultados de esta evaluación deben permitir establecer el estado del avance del deterioro del pavimento, y en una primera instancia su estado y el nivel de intervención que requiere el pavimento a la fecha de su evaluación.

Evaluación de la Condición Funcional del Pavimento

- El CONCESIONARIO evaluará la condición funcional del pavimento mediante mediciones de su regularidad superficial (rugosidad), utilizando equipos y métodos de medición que sean compatibles (o que puedan considerarse compatibles) con los métodos de medición Clase 1, Clase 2 o Clase 3 establecidos en el World Bank Technical Paper N° 46 (1986), o con los establecidos en la norma ASTM E950. En cualquier caso, las medidas de campo se efectuarán en forma continua, a lo largo de toda la vía y en cada carril, lo que permitirá calcular un valor del IRI (promedio y característico), como máximo por cada 200 mts. de vía, por carril.
- El objetivo último de la evaluación de la condición funcional del pavimento será determinar el valor del Present Serviceability Index (PSI) del pavimento a partir de los valores de rugosidad medidos, y la utilización de la teoría y algoritmos producto del Experimento Internacional para Rugosidad de Caminos, cuyos resultados fueron publicados en el World Bank Technical Paper N° 45 (1986), lo cual permitirá establecer el estado del avance del deterioro del pavimento, y establecer en una segunda instancia el tipo de tratamiento que debe ejecutarse.

Evaluación de la Condición Estructural del Pavimento

- El CONCESIONARIO evaluará la condición estructural del

pavimento mediante métodos que utilizan equipos o instrumentos cuyas mediciones de curvas de deflexión o deformada del pavimento permite efectuar modelaciones y cálculos de parámetros elásticos a través de teorías mecánicas, tales como los que emplean Viga Benkelman, Deflectómetro de impacto "Falling Weight Deflectometer" (Dynatest FWD, Kuab FWD u otros). En cualquier caso, la frecuencia de las mediciones de curvas de deflexión no podrá ser superior a 100 mts. alternados en cada sentido (La medición se efectuará en cada uno de los carriles y a lo largo de todo el tramo). Con esta información deben obtenerse las deflexiones máximas, características y admisibles, el radio de curvatura, los módulos de elasticidad de las subrasante (E_0) y del pavimento (E^*), y el CBR de la subrasante, parámetros que utilizará posteriormente en los diseños.

- El objetivo último de la evaluación estructural del pavimento será determinar el Número Estructural Efectivo (SNe) o parámetro similar, que será utilizado en el diseño o cálculo del refuerzo.
- En caso el CONCESIONARIO realice mediciones de deflexiones utilizando Viga Benkelman o deflectómetro de doble brazo (Viga Benkelman de doble brazo), estas deberán ajustarse a lo establecido en las normas MTC E 1002-2000 ó ASTM D 4695, según corresponda. De estimarlo conveniente, el CONCESIONARIO podrá proponer la utilización de otras normas para las mediciones, las cuales solo serán aceptadas si se demuestra que son utilizadas por entidades u organismos de reconocido prestigio, y siempre que se justifique técnicamente su empleo en el proyecto.

Prospección de Suelos y Ensayos Destructivos en el Pavimento

- El CONCESIONARIO deberá realizar prospecciones para la verificación de los espesores de las capas del pavimento y la clasificación visual de los suelos y materiales que lo conforman, con una frecuencia no mayor de una cada dos (2) Km. Y una profundidades suficiente para el logro de estos fines.
- En zonas y/o sectores donde la evaluación del pavimento indique que éste presenta problemas estructurales y/o funcionales severos, o se registren deflexiones superiores a las admisibles, deberán efectuarse prospecciones de suelos (calicatas) y toma de muestras, tanto de los suelos como de la capa de rodadura, para efectuar los ensayos y análisis de las características físicas y/o químicas de los materiales muestreados, de manera que se puedan corroborar los resultados de las evaluaciones, definir sus causas, y así puedan plantearse las soluciones más adecuadas.
- Para el caso de los suelos, el número mínimo de calicatas a ejecutar en las zonas y/o sectores con problemas estructurales y/o funcionales severos, será de una cada 500 mts (con una

profundidad no menor de 1.50 mts. por debajo de la estructura del pavimento). De requerirse un mayor de calicatas en sectores puntuales, estas serán ejecutadas en un número que debe ser definido por el CONCESIONARIO. La ejecución de estas calicatas, debe permitir la obtención de muestras de suelos por cada variación estratigráfica, y la elaboración de un perfil estratigráfico. A partir de esta información, se determinará las características físicas de los materiales y de las capas de la subrasante y de la estructura del pavimento en ambos carriles (granulometría, límites, densidad, humedad, % de compactación, CBR, etc.), para analizarlos contrastándolos con los resultados del cálculo de parámetros elásticos de la Evaluación Estructural.

- El CONCESIONARIO pondrá especial cuidado en identificar y clasificar los sectores del tramo que tienen un alto potencial de deformación del pavimento por la presencia de suelo expansivo en las capas subyacentes. Se establecerá una escala relativa a partir de una correlación entre el grado de gravedad del problema y los parámetros resultantes de los ensayos de laboratorio que se elijan, para clasificar los subsectores o zonas del tramo con esta problemática.
- El número de muestras a tomar en la capa de rodadura será definido en función de las edades de los diferentes sectores del tramo, a razón de una por sector como mínimo, pero en ningún caso será superior a una muestra cada diez (10) kilómetros, y servirán para determinar características físicas del concreto asfáltico (granulometría, contenido del cemento asfáltico, etc.). De requerirse un mayor número de muestras para determinar características físicas del concreto asfáltico en las zonas y/o sectores con problemas estructurales y/o funcionales severos, éstas serán ejecutadas en un número que debe ser definido con el CONCEDENTE.

Sectorización del Tramo

- En base a los resultados de la evaluación del pavimento, se formularán los sectores que tendrán un mismo tratamiento (Sectores Homogéneos). Adicionalmente se tomarán en cuenta otras variables como tráfico, clima, altitud, tipo de estructura del pavimento, características geométricas del sector u otras que sean aplicables. En todo caso, el CONCESIONARIO deberá considerar que el coeficiente de variación de la rugosidad y la deflexión en cada Sector Homogéneo debe ser menor al 15 y 30% respectivamente, En casos específicos podrán considerarse otros límites, siempre que cuenten con el sustento debido.

Diseños

- A partir de los resultados de la evaluación del pavimento, la prospección de suelos y ensayos destructivos en el pavimento, y la sectorización del tramo, el CONCESIONARIO planteará los diseños y alternativas de solución necesarias para alcanzar los

Niveles de Servicio establecidos en la Concesión de la carretera Nuevo Mocupe – Cayaltí - Oyotún, Tramo: Nuevo Mocupe - Zaña.

- El CONCESIONARIO obligatoriamente utilizara el método de diseño AASHTO en su versión 1993 o superior, previa determinación de parámetros elásticos por un método racional para un periodo de servicio mínima de 10 años, y expondrá en una memoria de cálculo todos los criterios adoptados describiendo paso a paso como se han obtenido los resultados.
- Las soluciones que podrá plantear el CONCESIONARIO comprenderan los siguientes trabajos:
 - Refuerzos por insuficiencia estructural (con a sin fresado).
 - Capas nivelantes para recuperar, corregir o mantener rugosidad mínima exigida.
 - Capas delgadas y sellos para controlar deterioros de textura. Riegos de rejuvenecimiento.
 - Reparaciones en sectores colapsados.
 - Recomposición de bermas con tratamientos superficiales.
 - Parchados superficiales en la superficie de rodadura y en las bermas.
 - Parchados Profundos por deficiencia estructural.
 - Tratamientos de fisuras y grietas.
- El CONCESIONARIO podrá proponer alternativas de solución que cumplan el requerimiento de utilizar tecnologías modernas de conservación vial, tales como: microaglomerados (micropavimentos en caliente) con asfalto modificado con polímeros tipo SBS, stone mastic asphalt o stone matrix asphalt (SMA), BBTM, BBUM, micropavimentos con asfalto modificado con polímeros tipo SBS emulsionado, micropavimentos con asfalto emulsionado modificado con polímeros tipo SBR, recapados de concreto asfáltico preparados con asfalto modificado con polímeros tipo SBS, reciclados en frío in situ (Cold in place recycling) de carpetas asfálticas, fresado (Cold planing) y reciclado en caliente de carpetas asfálticas en planta, reciclado a profundidad in situ (Full depth in place cold recycling), tratamientos antirreflejo de fisuramientos utilizando membranas absorbedoras de tensiones (SAM/SAMI), capas asfálticas drenantes, tratamientos de fisuras y grietas con sellantes elastoméricos en caliente a base de cemento asfáltico modificado con polímero SBS, tratamientos de fisuras y grietas con sellantes elastoméricos en frío a base de cemento asfáltico modificado con polímero SBS emulsionado, tratamiento de fisuras y grietas con sellantes elastoméricos en frío a base de cemento asfáltico emulsionado modificado con polímero SBR, sellos y riegos con asfaltos emulsionados modificados con polímeros tipo SBR, etc.
- También considerar la utilización de materiales ecológicos, y de ser el caso la adecuación del diseño a las condiciones climatológicas de la zona del proyecto (precipitaciones, temperaturas extremas, gradiente térmico, fenómenos

meteorológicos, etc., según corresponda), así como a sus tipos de suelos (suelos de potencial expansivo u otros).

- El CONCESIONARIO deberá tener especial cuidado en la determinación de la afinidad del par agregado - asfalto, ensayando los materiales que se tenga previsto utilizar en las diferentes mezclas asfálticas.
- La condición funcional del pavimento, que serán exigidas a las soluciones que plantee el CONCESIONARIO serán:

A la fecha de recepción de la Conservación Vial:

Rugosidad siempre menor a TSB: 2.5 m/km (IRIc)
Concreto asfáltico : 2.0 m/km (IRIc)

Durante el periodo de conservación o Servicio

Rugosidad siempre menor a TSB: 4.0 m/km. (IRIc)
Concreto asfáltico: 3.5 m/km (IRIc)

La nomenclatura IRIc corresponde al valor característico de la rugosidad en el sector en estudio (percentil 95)

A la fecha de entrega de la ejecución del proyecto de Conservación Vial, se realizarán los controles correspondientes al pavimento terminado, los cuales deben verificar el cumplimiento de las exigencias mencionadas en el punto anterior. El CONCESIONARIO deberá incluir estos requerimientos de control de calidad en las especificaciones técnicas de la Conservación Vial:

➤ *Evaluación de la Condición Funcional del Pavimento*

Las mediciones de la rugosidad, deberán realizarse utilizando equipos y métodos de medición que sean compatibles (o que se consideren compatibles) con los métodos de medición Clase 1, Clase 2 ó Clase 3 establecidos en el World Bank Technical Paper N° 46, o con los establecidos en la Norma ASTM E 950.

Las mediciones se efectuarán en forma continua, a lo largo de toda la Vía y en cada carril, lo que permitirá calcular un valor del IRI (promedio y característico), como máxima por cada 200 mts. de Vía, por carril.

➤ *Evaluación de la Condición Estructural del Pavimento:*

Las mediciones de curvas de deflexión deberán realizarse utilizando deflectómetro de impacto "Falling Weight Deflectometer" (Dynatest FWD, Kuab FWD u otros)

La frecuencia de las mediciones de las curvas de deflexión no

podrá ser superior a 100 mts. alternados en cada sentido (la medición se efectuará en cada uno de los carriles y a lo largo de todo el tramo).

En ningún caso se aceptarán deflexiones características mayores o iguales a las deflexiones admisibles.

1.3.7 Puntos Críticos y Puntos Vulnerables

- En base a la inspección visual que deberá realizar al inicio del Servicio, mas los resultados de los estudios de Hidrología, Hidráulica y Drenaje, el CONCESIONARIO identificará, evaluará y clasificará los Puntos Críticos y Puntos Vulnerables del tramo: zonas del pavimento con deterioros generalizados, zonas con problemas hidrodinámicos, insuficiencia de drenajes, insuficiencia hidráulica en obras de drenaje existentes, asentamientos: erosiones de riberas, socavaciones, colmatación de cauces, inundaciones, filtraciones, etc.
- El CONCESIONARIO deberá plantear las Reparaciones más adecuadas en las zonas o sectores de la carretera que se identifiquen coma Puntos Críticos. También deberá plantear las otros Reparaciones relacionadas con trabajos de Prevención de Emergencias en Puntos Vulnerables, con el propósito que la ejecución de estos permita asegurar los Niveles de Servicio exigidos al tramo durante el periodo de diseño.

1.3.8 Señalización y Seguridad Vial

- En base a la inspección visual que deberá realizarse al inicio del Servicio, más el análisis de las estadísticas de accidentes en el tramo, se identificaran los Puntos Negros del tramo.
- El CONCESIONARIO realizará una evaluación pormenorizada de la condición actual de los elementos de la señalización y seguridad vial existentes en el tramo mediante mediciones y ensayos, para identificar los requerimientos de reemplazo, reposición, o reparación.
- Los trabajos que se planteen en el Expediente Técnico estarán referidos principalmente a la solución de los requerimientos de reemplazo, reposición o reparación de señales deterioradas; pintado de líneas continuas o discontinuas del eje o borde de la calzada y canales de circulación; pintado de otros elementos de seguridad; reemplazo, reposición, o reparación de postes de señales, postes kilométricos, y postes delineadores; mejoras puntuales consistentes en la provisión e instalación de nuevos elementos de señalización y seguridad vial tales como señales, letreros y otros, o mayores longitudes de guardavías, etc.
- El CONCESIONARIO también planteará las soluciones más adecuadas a los Puntos Negros del tramo.

1.3.9 Evaluación Económica

Análisis de Alternativas

- El CONCESIONARIO deberá plantear un mínimo de tres alternativas de solución para la Conservación Vial del tramo.

La primera alternativa, o Alternativa sin Proyecto, corresponderá a la situación actual mejorada, equivalente a la ejecución de una Conservación Vial Rutinaria optimizado, la segunda alternativa corresponderá a una solución real y efectiva utilizando la tecnología convencional empleada tradicionalmente en el Perú; y la tercera alternativa corresponderá al planteamiento de soluciones que utilicen tecnologías modernas de conservación vial.

- Una vez obtenidas las diferentes alternativas de solución, el CONCESIONARIO realizará la evaluación económica mediante un análisis Beneficio — Costo utilizando el modelo HDM III, con la finalidad de seleccionar la solución óptima.

Los resultados de la evaluación y selección de alternativas deben permitir la obtención de las estrategias de conservación óptima. Asimismo, permitirán la obtención de una proyección de la evolución futura del tramo, concordante con las soluciones que se adopten.

1.3.10 Impacto Ambiental

- El CONCESIONARIO identificará, predecirá, interpretará y planteará los impactos ambientales que la ejecución de la Conservación Vial podría ocasionar en los diversos componentes del ambiente, patrimonio cultural y arqueológico: proponiendo las medidas correctivas más apropiadas para evitar la ocurrencia de impactos ambientales perjudiciales a la salud y bienestar de las personas.
- En general el CONCESIONARIO deberá plantear las Reparaciones vinculadas a trabajos de mitigación de impacto ambiental en el tramo.
- El CONCESIONARIO definirá las medidas de mitigación a los efectos de los trabajos a realizar, así como determinará el tratamiento que debe darse a los pasivos ambientales que puedan estar pendientes de solución, incidiendo principalmente en:
 - Ubicación de campamentos, plantas de asfalto, canteras y botaderos.
 - Impactos potenciales de los trabajos en general, en el entorno ecológico.
 - Procedimientos adecuados para trabajar las canteras de materiales, definiendo los tratamientos que a la culminación de su uso se darán a estas áreas (nivelaciones, rellenos u otras medidas necesarias).

- Procedimientos adecuados para la utilización de áreas de botaderos de materiales excedentes, o de eliminación de desechos, definiendo la forma de acomodarlos y de ser necesario cubrirlos.
 - Plan de manejo y seguimiento ambiental para evitar y/o mitigar los impactos indirectos y cuantificarlos.
 - Plan de Prevención y Contingencia para afrontar posibles accidentes, sismos, inundaciones, derrames de combustible o contaminantes, accidentes de tránsito, incendios, etc.
 - Implementación de Metodologías para cuantificar los impactos, de tal manera que las aseveraciones que puedan hacerse sean objetivas y cuantitativamente verificables.
 - Determinación de los costos de las soluciones a adoptar.
- El CONCESIONARIO recolectará la información necesaria para el manejo ambiental adecuado del proyecto durante su ejecución.

1.3.11 Metrados, Costos, Presupuestos, Fórmulas Polinómicas, Programación y Especificaciones Técnicas

- Una vez planteados los diseños, soluciones, tratamientos y reparaciones en la Infraestructura Vial, se procederá al cálculo de metrados, costos, presupuestos, formulas polinómicas, cronogramas y especificaciones técnicas, verificando que se correspondan y compatibilicen entre sí en los procedimientos de ejecución, métodos de medición y bases de pago.
- Los metrados se calcularán considerando las partidas de Obra a ejecutarse y su unidad de medida. El CONCESIONARIO será responsable de elaborar con razonable detalle y exactitud, las planillas de cantidades de Obra que se requiera ejecutar y detallarse por cada partida específica del presupuesto, presentando sus resultados en tres formatos: planillas detalladas por estacas, planillas resumen por kilómetro, y planillas resumen por sectores de cinco kilómetros.

Deberá incluirse diagramas, secciones y croquis típicos que contribuyan a su interpretación.

- El presupuesto de la Conservación Vial deberá calcularse en base a los metrados y a los análisis de precios unitarios referenciales, diferenciando los costos directos, indirectos y el IGV.
- Las especificaciones técnicas materia de los trabajos a ejecutar en la Conservación Vial serán desarrolladas por rubros y para cada partida del presupuesto, y tendrán como base las recomendaciones y soluciones formuladas por cada especialista, así como las Especificaciones Técnicas Generales para la Construcción de Carreteras del MTC (EG-2000) y sus modificaciones, las Especificaciones Técnicas Generales para la Conservación de Carreteras, e incluirán también el control de calidad y ensayos durante la ejecución y la recepción de la Conservación Vial, así como otros aspectos

generales referidos a la conservación del medio ambiente, el replanteo topográfico, la construcción de campamentos, la limpieza general de la zona de los trabajos, el mantenimiento de tránsito, etc.

- El CONCESIONARIO deberá poner especial cuidado en incluir dentro de los controles de calidad que formaran parte de las Especificaciones Técnicas, controles permanentes de la condición funcional y estructural, en cada una de las etapas del proceso de ejecución de los trabajos, de manera que ante la eventualidad de que se ejecuten incorrectamente los trabajos, puedan tomarse medidas correctivas en forma oportuna y antes de su culminación.

Asimismo, deberá incluirse la relación de equipo mínimo de laboratorio para un adecuado control de calidad de los trabajos, incluyendo los equipos necesarios para efectuar todos los controles necesarios a los ligantes bituminosos que consideren los diseños, lo cual será un aspecto fundamental del control de calidad de la ejecución de la Conservación Vial

- El CONCESIONARIO formulará el programa de ejecución de la Conservación Vial, considerando las restricciones que puedan existir para la normal ejecución de los trabajos, tales como lluvias o condiciones climáticas adversas, dificultad de acceso a ciertas áreas, dificultad en el abastecimiento de algunos materiales y/o insumos importados, y otros. Este programa se elaborará empleando el método PERT y CPM, e identificará las actividades o partidas que se hallen en la ruta críticas del proyecto. También se presentará un diagrama de barras para cada una de las tareas, y a partir de esta programación se elaborará el Calendario Valorizado de Avance, el Calendario de Desembolsos, y otros.

El programa de ejecución deberá estar acompañado de una relación de equipo mecánico mínimo necesario para asegurar el cumplimiento en los plazos de entrega.

2.0 INFORME FINAL

El informe final se presentará firmado y sellado por el Representante Legal del CONCESIONARIO, el Jefe de Proyecto, y por los Profesionales Especialistas responsables de las disciplinas que forman parte de cada uno de los mismos, mostrando el sello con su registro del C.I.P.

La elaboración del presente estudio de la Conservación Vial de la carretera Nuevo Mocupe - Cayaltí - Oyotún, Tramo: Nuevo Mocupe - Zaña de 10.7 Km., se presentará en original y tres copias, más un CD con los archivos que contienen toda la información (incluyendo los planos) de los estudios:

3.0 EXPEDIENTE TÉCNICO

El CONCESIONARIO elegirá la presentación que considere más apropiada

para el Expediente Técnico, siempre que esta se adecue a la estructura propuesta por el CONCEDENTE. La documentación presentada deberá tener un índice y numeración de páginas. A continuación se presenta la siguiente estructura para el Expediente Técnico, conformado por los siguientes volúmenes:

• **Volumen N° 1: Memoria Descriptiva y Estudios Específicos**

1. MEMORIA DESCRIPTIVA

Se presentará la descripción de los trabajos realizados, los resultados obtenidos, y las propuestas planteadas, así como el plano de ubicación del proyecto, un plano general que grafique las propuestas planteadas, y un plano complementario de las secciones típicas de las propuestas planteadas.

En la primera página se incluirá una relación de todos los profesionales responsables de la elaboración de los estudios, mostrando especialidad, nombre del profesional, registro C.I.P. y firma.

A continuación la estructura propuesta para esta parte del Expediente Técnico:

- Antecedentes del Proyecto
- Objetivos del Proyecto
- Ubicación del Proyecto
- Plano de Ubicación
- Plano Clave
- Plano de Secciones Típicas y Sectorización
- Alcance del Proyecto
 - Topografía
 - Tráfico y Carga
 - Hidrología, Hidráulica y Drenaje
 - Estructuras de Concreto, de Obras de Arte y de Drenaje
 - Canteras, Fuentes de Agua y Botaderos
 - Suelos y Pavimentos
 - Puntos Críticos y Puntos Vulnerables
 - Señalización y Seguridad Vial
 - Evaluación Económica
 - Impacto Ambiental
 - Metrados, Costos, Presupuestos, Formulas Polinómicas, Programación y Especificaciones Técnicas

2. TOPOGRAFIA

- Generalidades
 - Ubicación
 - Descripción del Área del Proyecto
 - Alcance del Trabajo
- Antecedentes del Área del Proyecto
 - Recopilación
 - Análisis
 - Conclusiones
- Levantamientos Topográficos de Hidrología, Hidráulica y Drenaje

- Trabajo de Campo
- Trabajo de Gabinete
- Levantamientos Topográficos de Estructuras de Concreto, de Obras de Arte y de Drenaje
 - Trabajo de Campo
 - Trabajo de Gabinete
- Levantamientos Topográficos de Canteras, Botaderos y Fuentes de Agua
 - Trabajo de Campo
 - Trabajo de Gabinete
- Levantamientos Topográficos de Suelos y Pavimentos
 - Trabajo de Campo
 - Trabajo de Gabinete
- Levantamientos Topográficos de Puntos Críticos y Puntos Vulnerables
 - Trabajo de Campo
 - Trabajo de Gabinete
- Levantamientos Topográficos de Señalización y Seguridad Vial
 - Trabajo de Campo
 - Trabajo de Gabinete
- Levantamientos Topográficos de impacto Ambiental
 - Trabajo de Campo
 - Trabajo de Gabinete
- Análisis, Conclusiones y Recomendaciones

3. TRAFICO Y CARGA

- Generalidades
 - Ubicación
 - Descripción del Área del Proyecto
 - Alcance del Trabajo
- Antecedentes del Área del Proyecto
 - Recopilación
 - Análisis
 - Conclusiones
- Ubicación de Estaciones
- Volúmenes y Clasificación de Flujos Vehiculares
 - Trabajo de Campo
 - Trabajo de Gabinete
- Proyecciones de Tráfico
 - Tráfico Normal o Actual
 - Tráfico Generado y Desviado
 - Proyecciones
- Estudio de Magnitud y Frecuencia de Ejes
- Análisis, Conclusiones y Recomendaciones

4. HIDROLOGIA, HIDRAULICA Y DRENAJE

- Generalidades
 - Ubicación y Descripción del Área del Trabajo
 - Alcance del Trabajo
- Antecedentes del Área del Trabajo
 - Recopilación
 - Análisis
 - Conclusiones
- Evaluación de Problemas Hidrodinámicos

Trabajo de Campo
Trabajo de Gabinete
Evaluación de Insuficiencia Hidráulica e Insuficiencia de Drenaje
Trabajo de Campo
Trabajo de Gabinete
Planteamiento de Soluciones
Análisis, Conclusiones y Recomendaciones

5. ESTRUCTURAS DE CONCRETO, DE OBRAS DE ARTE Y DE DRENAJE

Generalidades
Ubicación y Descripción del Área del Trabajo
Alcance del Trabajo
Antecedentes
Recopilación
Análisis
Conclusiones
Inventario de Estructuras de Concreto
Evaluación Funcional
Evaluación Estructural
Inventario de Obras de Arte
Evaluación Funcional
Evaluación Estructural
Inventario de Obras de Drenaje
Evaluación Funcional
Evaluación Estructural
Diseños
Análisis, Conclusiones y Recomendaciones

6. CANTERAS, FUENTE DE AGUA Y BOTADERO

Generalidades
Ubicación y Descripción del Área del Trabajo
Alcance del Trabajo
Antecedentes
Recopilación
Análisis
Conclusiones
Estudio de Canteras
Ubicación de la Cantera
Trabajo de Campo
Trabajo de Gabinete
Estudio de Fuentes de Agua
Ubicación de Fuentes de Agua
Trabajo de Campo
Trabajo de Gabinete
Botaderos
Ubicación de Botaderos
Trabajo de Campo
Trabajo de Gabinete
Análisis, Conclusiones y Recomendaciones

7. SUELOS Y PAVIMENTO

Generalidades
Ubicación y Descripción del Área del Trabajo

- Alcance del Trabajo
- Antecedentes del Tramo
 - Recopilación
 - Análisis
 - Conclusiones
- Condición Superficial del Pavimento
 - Trabajo de Campo
 - Trabajo de Gabinete
- Condición Funcional del Pavimento
 - Trabajo de Campo
 - Trabajo de Gabinete
- Condición Estructural del Pavimento
 - Trabajo de Campo
 - Trabajo de Gabinete
- Prospección de Suelos y Ensayos Destructivos en el Pavimento
 - Trabajo de Campo
 - Trabajo de Gabinete
- Sectorización del Tramo
- Diseños
- Análisis, Conclusiones y Recomendaciones.

8. PUNTOS CRITICOS Y PUNTOS VULNERABLES

9. SEÑALIZACION Y SEGURIDAD VIAL

- Generalidades
- Alcance del Trabajo
- Antecedentes del Tramo
 - Recopilación
 - Análisis
 - Conclusiones
- Inventario de Elementos de Señalización y Seguridad Vial
 - Evaluación Funcional
 - Evaluación Estructural
- Análisis, Conclusiones y Recomendaciones

10. EVALUACION ECONÓMICA

11. IMPACTO AMBIENTAL

12. METRADOS, COSTOS, PRESUPUESTOS, FORMULAS POLINOMICAS Y PROGRAMACION

Deberán presentarse detallados por cada partida específica del presupuesto y se incluirá diagramas, secciones, y croquis típicos. La programación incluirá los cronogramas de ejecución de obra y desembolsos, debidamente respaldados por sus correspondientes programas PERT — CPM y Diagrama de Barras.

13. RELACION DE EQUIPO MÍNIMO

Se presentará la relación de equipo mecánico mínimo incluyendo el equipo de laboratorio requerido. La información deberá estar respaldada con los programas de utilización de recursos que se obtengan de los programa PERT - CPM.

- **Volumen N° 2: Especificaciones Técnicas Generales y Especiales**

Comprenderá las Especificaciones Técnicas materia de la obra a ejecutar, por rubros y por cada partida del presupuesto de Obra, incluyendo el control de calidad y ensayos durante la ejecución y para la recepción de la obra, etc.

- **Volumen N° 3: Metrados**

Deberán considerarse por lo menos los siguientes rubros:

1. Metrados de Obras Preliminares
2. Metrados de Pavimentos
3. Metrados de Obras de Arte y Drenaje
4. Metrados de Señalización y Seguridad Vial
5. Metrados de Trabajos de Mitigación Ambiental

- **Volumen N° 4: Planos**

- Serán elaborados por separado para cada etapa de la Conservación Vial, tendrán una presentación y tamaño uniforme, y deberán ser entregados debidamente protegidos en portaplanos que los mantengan unidos, pero de forma tal que permitan su fácil desglosamiento.

Además, deberán estar identificados por una numeración y codificación adecuada y mostrarán la fecha, sello y firma del Representante Legal, del Jefe de Estudio, y del especialista, según su competencia.

- Los planos originales se presentarán en papel bond a colores, y las copias en el mismo papel en blanco y negro, con la claridad de la información necesaria para su interpretación.
- En los casos que se requiera información de la geometría de la carretera, el CONCESIONARIO podrá utilizar los últimos planos post construcción elaborados en la última rehabilitación del tramo, o los últimos planos de estudios de rehabilitación y/o mejoramiento que se hayan elaborado.
- Sin estar limitados a la relación que a continuación se detalla, los planos más importantes y su contenido serán los siguientes:

1. Plano Índice con información general.
2. Plano de Ubicación y Localización.
3. Plano Clave a escala conveniente (1/100,000), en papel indeformable, con coordenadas UTM, y mostrando los accidentes geográficos, poblaciones, medios de comunicación, fuentes de materiales, botaderos, etc., que existan dentro del área del proyecto, además de una tabla de distancias, altitudes, tráfico y cualquier otra información que se estime necesaria.
4. Plano de Sectorización con la siguiente información:
 - a. Deterioros superficiales según evaluación del pavimento por el método PCI, mostrando resultados numéricos y gráficos de fallas codificadas, según el catálogo establecido por el método mencionado.

- b. Deflectograma por sectores homogéneos (Radios de curvatura, Deflexión Promedio, Deflexión Característica, Deflexión Admisible para cada etapa de la Conservación Vial), incluyendo proyecciones para los próximos diez.
 - c. Rugograma por sectores homogéneos (PSI, IRI promedio, IRI admisible, IRI característico), incluyendo proyecciones para los próximos diez años.
 - d. Módulos de elasticidad del pavimento (E_p) y de la subrasante (E_s), y Modulo Resiliente (M_r).
 - e. Resultados de la evaluación de los factores de seguridad del pavimento.
 - f. Perfil de suelos, clasificación de materiales de los distintos estratos, CBR, constantes física y otros parámetros de importancia que considere el CONCESIONARIO; de los sectores en los que se realicen prospecciones de suelos y ensayos destructivos.
Escala 1:10,000 (H) y para la estratigrafía de las calicatas 1:20 (V).
 - g. Resultados de las prospecciones en la superficie de rodadura.
 - h. Identificación y clasificación de puntos críticos y puntos vulnerables.
 - i. Tráfico IMD por sectores homogéneos, tasa de crecimiento vehicular anual y ubicación de estaciones de conteo.
 - j. Número estructural efectivo.
 - k. Número estructural requerido.
 - l. Ejes equivalentes, incluyendo proyecciones para los próximos años.
5. Plano de Sectorización con la información de la estrategia adoptada como solución, en cada una de las etapas de la Conservación Vial:
- a. Refuerzos por insuficiencia estructural.
 - b. Combinación de refuerzos por insuficiencia estructural y capas asfálticas para corregir la rugosidad.
 - c. Capas asfálticas para corregir la rugosidad.
 - d. Tratamientos superficiales de protección: morteros, sellos, lechadas asfálticas, riegos, etc.
 - e. Conservación Vial Rutinaria diferida.
 - f. Soluciones de insuficiencias de drenaje.
 - g. Reparación de puntos críticos.
 - h. Obras de protección.
 - i. Trabajos de prevención.

- j. Transitabilidad.
6. Plano de Secciones Tipo, indicando todas las dimensiones y características típicas de cada uno de los refuerzos, soluciones y tratamientos planteados para el pavimento .
7. Planos de la geometría de la carretera en estudio:
- a. Planos de planta, perfil longitudinal y secciones transversales de la vía en todo tramo homogéneo donde se planteen refuerzos estructurales del pavimento y capas nivelantes.
 - b. Para los planos de Planta y de Perfil Longitudinal se usara las escalas H: 1/25,000 y V: 1/1,000 a 1/5,000 de tal manera que permita visualizar gráficamente la sinuosidad y los cambios de pendiente del tramo en estudio.
 - c. Plano de Secciones Transversales a escalas H: 1/100 y V: 1/100 indicando todas las dimensiones y demás características de las obras incluidas en la sección transversal de la carretera, tales como ancho y espesor de las distintas capas del pavimento, bermas, cunetas y drenes, inclinación de los taludes, zanjas de coronación o de pie de talud, ancho del Derecho de Vía, etc. Se tendrá en cuenta los siguientes criterios:
 - Tramos Curvos: mínimo 01 sección al centro de la curva horizontal.
 - Tramos en Tangente: Mínimo una sección en cada tangente que presente iguales dimensiones geométricas de la vía.
 - Mínimo una sección en cada punto crítico y/o estructura comprometida que atraviesa o es paralela a la vía.
 - Plano de secciones transversales típicas de todos los tramos homogéneos donde se han definido actividades de la Conservación Vial.
8. Planos de hidrología e hidráulica.
9. Planos de canteras, botaderos y fuentes de abastecimiento de agua, incluyendo levantamientos topográficos, secciones y volúmenes, consignado datos acerca de las facilidades de acceso y las distancias de transporte de acuerdo con el diagrama de distribución que lo deberá acompañar.

Estos planos además incluirán ubicación, secciones o calicatas (escala vertical 1:20), volúmenes y demás características técnicas, datos acerca del periodo de utilización, método de explotación, uso, rendimientos, facilidades de acceso y las distancias de transporte de acuerdo con el diagrama de distribución que lo deberá acompañar

Planos de canteras, botaderos y fuentes de abastecimiento de agua, escala en planta 1:2,000, consignando ubicación, secciones o calicatas (escala vertical 1:20), volúmenes y demás características técnicas, datos acerca del periodo de utilización, método de explotación, uso, rendimientos, facilidades de acceso y las distancias de transporte de acuerdo con el diagrama de distribución que lo

deberá acompañar.

10. Planos a escala 1:5,000 (H) del sistema del drenaje proyectado, con ubicación de cunetas, zanjas de coronación, pontones, alcantarillas, etc.

Se presentará el perfil longitudinal de cunetas y/o zanjas de drenaje paralelos a la carretera, con indicación de cotas y sus desfogues a alcantarillas, pontones u otros, asimismo las secciones transversales de todas las obras de drenaje, a escala 1:100, con indicación de cotas de entrada y salida, pendientes, tipo de obra de drenaje, cabezales, etc.

11. Planos a escala variable según diseño de estructuras de drenaje y obras de arte (alcantarillas, muros, pontones, cunetas revestidas, subdrenaje, etc.) con tablas de cantidades correspondientes a las distintas partidas que se incluyen en el presupuesto y de conformidad con las bases para las mediciones indicadas en las especificaciones técnicas.

12. Planos de diseños en Puntos Críticos y Puntos Vulnerables.

13. Planos de señalización y seguridad vial a escala variable que incluyan la señalización durante la ejecución de la obra; señalización horizontal (marcas en el pavimento); señalización vertical (señales preventivas, restrictivas e informativas); detalle de los postes de fijación; elementos de seguridad vial, guardavías, tachas, postes delineadores, etc.

Además, se presentará un plano general de señalización y seguridad vial, a escala 1:5,000, ubicando claramente la correspondiente señalización horizontal, vertical y los elementos de seguridad vial.

14. Planos de soluciones planteadas en Puntos negros.

15. Planos de Impacto Ambiental

16. Otros que se consideren importantes

• **Volumen N° 5: Presupuesto**

• **Volumen N° 6: Resumen Ejecutivo del Proyecto**

• **Volumen N° 7: CDs**

El CONCESIONARIO entregará los CDs con los archivos correspondientes a los Estudios de la Conservación Vial, en una forma ordenada y con una memoria explicativa indicando la forma de reconstruir totalmente el Informe Final, incluido los archivos de la evaluación económica con el modelo HDM III.

Respecto a los planos, serán presentados también en un CD en archivos de Autocad.

• **Volumen N° 8: Anexos**

- Anexo N°1: Libretas de Campo de Topografía.
- Anexo N°2: Información de Campo del Estudio de Trafico y Carga
- Anexo N°3: Información de Campo y Estadísticas del Estudio de Hidrología, Hidráulica y Drenajes
- Anexo N°4: Ensayos de Laboratorio de Suelos, Pavimentos, Concreto Hidráulico, Canteras y Fuentes de Agua
- Anexo N°5: Relevamiento de Fallas en la Superficie de Rodadura y Bermas
- Anexo N°6: Mediciones de Rugosidad
- Anexo N°7: Mediciones de Deflexiones

4.0 PLAZO Y PROGRAMACION DE LA ELABORACION DE LOS ESTUDIOS

- Antes del inicio del Servicio, el CONCESIONARIO presentará al CONCEDENTE la programación de la elaboración de los estudios, que incluirá:
 - 1) Una programación PERT-CPM (utilizando el software MS Project), mostrando los tiempos de ejecución de las tareas a realizar en campo y las actividades a realizar en gabinete, y la ruta crítica a partir de la suscripción del contrato. Incluirá además en su programación, el tiempo necesario para las consultas, coordinaciones, y los tiempos máximos para la revisión y subsanación de observaciones en cada uno de los informes, así como el tiempo que dure el trámite de aprobación del Expediente Técnico.
 - 2) Un diagrama de barras concordante con la programación PERT — CPM, mostrando todas las actividades y las tareas a realizar en campo, las actividades a realizar en gabinete, y otras. Deberá mostrar además las metas a cumplir, concordantes con las exigencias de los alcances de cada uno de los informes de avance.
 - 3) Un programa de asignación de recursos de personal para el desarrollo del servicio, concordante con el diagrama de barras y el programa PERTCPM, que debe comprender el programa de cada especialista, señalando el desarrollo de sus actividades de campo y de gabinete por separado, indicando fecha de inicio y término de cada actividad, las que deben estar estrechamente vinculadas a los alcances del estudio y las exigencias de estos Términos de Referencia.
 - 4) Programación calendarizada de los recursos materiales, equipos y otros a ser utilizados en cada tarea y por cada especialista.

5.0 PLAZO

El plazo máximo para la ejecución del estudio será de ciento cincuenta (150) Días Calendarios

6.0 RECURSOS E INFORMACION QUE PROPORCIONARA EL

CONCEDENTE

El CONCEDENTE proporcionará al CONCESIONARIO:

- Apoyo en las coordinaciones que este realice con otros sectores u otros organismos, instituciones o entidades del sector, para la prestación de sus servicios.
- Toda la información necesaria que obre en su poder, y que esté relacionado con los estudios.

7.0 RECURSOS HUMANOS Y FISICOS QUE PROPORCIONARA EL CONCESIONARIO

El CONCESIONARIO deberá contar con una organización que le permita cumplir con sus obligaciones y responsabilidades, y que haga use efectivo de las facultades que le son conferidas en estos Términos de Referencia:

- El CONCESIONARIO proporcionará y dispondrá de una organización adecuada de profesionales, técnicos, administrativos y personal de apoyo, los cuales contarán con las instalaciones y medios de transporte y comunicación necesarios para cumplir eficientemente sus obligaciones.
- El CONCESIONARIO deberá disponer de equipos de topografía, equipos de medición de regularidad superficial (rugosidad), equipos de medición de deflexiones, equipos de medición de factores de seguridad del pavimento, equipos de laboratorio, vehículos, etc.
- Los recursos humanos mínimos que el CONCESIONARIO pondrá a disposición del proyecto serán:

Personal Profesional

- 1 Jefe de Estudio.
- 1 Especialista en Tráfico y Carga.
- 1 Especialista en Hidrología y Drenaje Vial.
- 1 Especialista en Estructuras de Concreto y de Obras de Arte y Drenaje.
- 1 Especialista en Suelos y Pavimentos.
- 1 Especialista en Señalización y Seguridad Vial.
- 1 Especialista en Impacto Ambiental de Obras Viales.
- 1 Especialista en Metrados, Costos y Presupuestos
- 1 Especialista en HDM.

Personal Técnico

- 1 Topógrafo
- 1 Técnico laboratorista de suelos, pavimentos y concreto hidráulico
- 1 Técnico auxiliar de laboratorio
- 1 Técnico en evaluación de deterioros
- 1 Técnico en medición de deflexiones y medición de factores de

- seguridad del pavimento
 - 1 Técnico *en* medición de rugosidad
 - Ayudantes de laboratorio
 - Ayudantes de topografía
 - Ayudantes de campo
 - Técnicos en Computo
 - Personal Auxiliar
- Los recursos físicos mínimos con los que deberá contar el CONCESIONARIO para la elaboración de los estudios, y que pondrá a disposición del Servicio serán:
 - Oficina
 - Equipos de Ingeniería y Computación.
 - Laboratorio de suelos, pavimentos.
 - Equipos e instrumentos de medición de regularidad superficial (rugosidad), compatibles con las metodologías de medición Clase 1 o Clase 2
 - Equipos e instrumentos de medición de deflexiones
 - Equipos e instrumentos de medición de factores de seguridad del pavimento
 - Equipos de comunicaciones
 - Línea abierta de telefonía
 - Vehículos
 - Mobiliario de Oficina
 - Utilería y Papelería de Oficina
 - Materiales fungibles de topografía y laboratorio

8.0 CONDICIONES GENERALES DEL SERVICIO

- El CONCESIONARIO estará obligado a comunicar al CONCEDENTE el inicio de labores de todos y cada uno de los profesionales que participan en el Servicio.
- El CONCEDENTE podrá solicitar cambios del personal del CONCESIONARIO, en cualquier momento, cuando lo considere conveniente y cuando sea en beneficio del Proyecto.

El CONCEDENTE no aceptara ninguna solicitud de cambio de Personal Profesional que no tenga origen en causas de Fuerza Mayor a Caso Fortuito debidamente comprobadas. Para ello, el CONCESIONARIO deberá proponer al CONCEDENTE con diez (10) días de anticipación, el cambio del profesional, a fin de obtener su aprobación. El nuevo profesional propuesto deberá reunir igual mejor calificación que el profesional indicado al inicio del servicio, como requisito para ser aprobado por El CONCEDENTE.

- El requerimiento mínimo de los equipos que se utilizaran para la evaluación de la condición superficial, funcional y estructural del pavimento será el siguiente:
 - Evaluación de la Condición Superficial:
Mediciones directas de relevamiento de fallas (método tradicional)
 - Evaluación de la Condición Funcional:
Bump Integrator (Clase 3)

➤ Evaluación de la Condición Estructura:
Viga Benkelman

- Toda información empleada o preparada durante el desarrollo del Proyecto es de carácter reservada y no podrá ser entregada a terceros sin el previo consentimiento escrito del CONCEDENTE.
- El CONCESIONARIO deberá prestar todas las facilidades a los funcionarios que designe el CONCEDENTE para la revisión de los avances de la Elaboración del Estudio de la Conservación Vial, y proporcionará la información que sea requerida.

9.0 OTRAS RESPONSABILIDADES QUE ASUME EL CONCESIONARIO

A continuación listamos otras responsabilidades que asume el CONCESIONARIO, derivadas de sus obligaciones esenciales:

- El CONCESIONARIO será responsable de la calidad del Servicio que preste, de la idoneidad del personal a su cargo, y de velar que los trabajos que realice para la obtención de los productos de su Servicio tenga la calidad óptima.
- El CONCESIONARIO asume plena responsabilidad por el Expediente Técnico que se elabore.
- El CONCESIONARIO será responsable de obtener todos los seguros necesarios para su personal, según la legislación nacional aplicable, debiendo mantener la vigencia de dichos seguros en su capacidad total, hasta que los servicios pactados hayan culminado y cuenten con la aceptación del CONCEDENTE. Las pólizas, así como sus correspondientes recibos de primas, estarán a disposición de El CONCEDENTE.
- La provisión de oficinas, mobiliario, vehículos, equipos de comunicación, equipos o servicios de copiado, equipos de computo, equipos de topografía, equipos de laboratorio, equipos de medición de deflexiones, equipos de medición de rugosidad, equipos de medición de factores de seguridad del pavimento, y otros que requiera el CONCESIONARIO para la prestación de su Servicio, serán responsabilidad de este.
- El CONCESIONARIO será responsable que su personal observe en todo momento las normas de seguridad vigentes durante el desarrollo de sus labores en el Proyecto.

**TERMINOS DE REFERENCIA
PARA EL ESTUDIO DEFINITIVO DE INGENIERIA DEL PROYECTO
"MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA ZAÑA- CAYALTI - OYOTUN"**

1. ANTECEDENTES

El proyecto "Mejoramiento de la carretera Zaña - Cayaltí - Oyotún", se encuentra inscrita en el Banco de Proyectos del Sistema Nacional de Inversión Pública con el Código N° 4954, y cuenta con declaratoria de viabilidad de ejecución de proyecto otorgada por la Dirección General de Programación Multianual del Ministerio de Economía y Finanzas (DGPM-MEF) mediante Oficio N° 511-2007-EF/68.01 e Informe Técnico N° 028-2007-EF/68.01 de fecha 16 de marzo de 2007.

Mediante Oficio N° 41/2007/CPI-PCS/PROINVERSION, se solicito a PROVIAS NACIONAL, los Términos de Referencia para la elaboración del Estudio Definitivo de Ingeniería del proyecto "Mejoramiento de la carretera Zaña - Cayaltí - Oyotún", que se encuentra comprendido en el programa vial de concesión Costa - Sierra, que desarrollará el CONCESIONARIO y que forma parte del presente Contrato de Concesión.

2. OBJETIVO DEL ESTUDIO

El objeto del estudio es la elaboración del Expediente Técnico del Estudio Definitivo de Ingeniería, para la ejecución de las Obras de Mejoramiento de la carretera Zaña - Cayaltí - Oyotún (36 km).

Para la elaboración de los estudios, regirán los presentes Términos de Referencia.

El CONCESIONARIO será responsable de todos los trabajos y estudios que realice en cumplimiento de los presentes Términos de Referencia.

3. ALCANCE DE LOS SERVICIOS

La descripción de los alcances de los servicios, que se hace a continuación, no es limitativa y servirá para la formulación del Expediente Técnico a ejecutarse por el CONCESIONARIO.

El CONCESIONARIO, será el responsable por un adecuado planeamiento, programación, conducción de estudios básicos, diseños y, en general, por la calidad técnica de todo el estudio que deberá ser ejecutado en concordancia con los estándares actuales de diseño en todas las especialidades de Ingeniería relacionadas con el estudio. Asimismo, para la Construcción, planteará métodos constructivos de última generación.

El CONCESIONARIO será directamente responsable de la calidad del estudio que preste y de la idoneidad del personal a su cargo, así como del cumplimiento de la programación, logro oportuno de las metas previstas y adopción de las provisiones necesarias para el fiel cumplimiento del Contrato.

Para fines del estudio, el CONCESIONARIO dispondrá de una organización de profesionales, técnicos, administrativos y personal de apoyo, los cuales

contaran con todas las instalaciones necesarias, medios de transporte y comunicación para cumplir eficientemente sus obligaciones.

Los profesionales que conformen el equipo del CONCESIONARIO deberán acreditar los títulos profesionales correspondientes y la experiencia necesaria para los cargos que desempeñarán en el proyecto, así como los certificados de habilidad para el ejercicio profesional en el Perú.

Todo el personal asignado al proyecto, excepto el personal asesor eventual, deberá tener dedicación exclusiva por el tiempo de elaboración de los estudios.

3.1 Revisión y Evaluación de Antecedentes

El CONCESIONARIO deberá revisar y evaluar todos los antecedentes que el CONCEDENTE ponga a su disposición y demos documentos pertinentes que se encuentren en el MTC o en otros Organismos Públicos y Privados tales como:

- ❑ Estudio de Preinversión a Nivel de Perfil del Proyecto: "Mejoramiento de la carretera Zaña - Cayaltí - Oyotún, Tramo: Cayaltí - Oyotún", el Informe de la DPI del Sector de Aprobación del Estudio de Perfil y de la DGPM del MEF.
- ❑ Estudio de Preinversión a Nivel de Factibilidad del Proyecto "Mejoramiento de la carretera Zaña – Cayaltí - Oyotún", elaborado por la empresa "Servicios Técnicos de Ingeniería de Consulta - INTGR" Sucursal de Integral S.A. Colombia" para PROINVERSION y los Informes correspondientes de aprobación de la OPI del Sector y de la DGPM-MEF.
- ❑ Los informes correspondientes a la revisión, aprobación y declaratoria de viabilidad del proyecto otorgada por la OPP-MTC

3.2 Condiciones Generales para el desarrollo del Estudio

Todas las características del diseño vial se sujetaran al Manual de Diseño Geométrico de Carreteras DG-2001 o al Manual para el Diseño de Caminos Pavimentados de Baja Volumen de Tránsito (2007), al Manual de Ensayos de Materiales para Carreteras EM-2000, las Especificaciones Técnicas Generales para Construcción de Carreteras EG-2000, Manual de Dispositivos de Control del Tránsito Automotor para Calles y Carreteras, Manual Ambiental para el Diseño y Construcción de Vías y toda la normativa vigente aprobada por el MTC. Complementariamente se utilizarán las normas y especificaciones AASHTO y ASTM.

Para el diseño se utilizaran programas de cómputo (software) de diseño vial, que cuenten con aceptación internacional y/o nacional.

Los informes serán desarrollados en programas MS WORD para textos, Excel para hojas de cálculo, Microsoft Project para la programación, Autocad para planos y S10 para costos.

Todo cálculo, aseveración, estimación o dato, deberá estar justificado en lo conceptual y en lo analítico. No se aceptaran estimaciones o apreciaciones del CONCESIONARIO sin el debido respaldo.

3.3 Alcances del Estudio

3.3.1 Estudio de Tráfico

El Estudio de Tráfico se realizara considerando lo siguiente:

- Identificación de "tramos homogéneos" de la demanda. Identificación de los nodos y su naturaleza, que generan estos tramos homogéneos.
- Conteos de tráfico en ubicaciones acordadas con el CONCEDENTE. Los conteos serán volumétricos y clasificados por tipo de vehículo. Si no existieran estaciones de conteo permanente del CONCEDENTE, los conteos se realizaran durante un mínimo de siete (07) Días Calendario.
- Con los correspondientes, factores de corrección (horario, diario, estacional), se obtendrá el índice Medio Diana Anual (IMDA) de tráfico que corresponda al tramo o subtramo, por tipo de vehículo y total.
- Encuesta de origen - destino (O/D) en estaciones acordadas con el CONCEDENTE, con un mínimo de 24 horas por estación; el mínimo de estaciones O/D por tramo será de 2. La encuesta incluirá tipo de vehículo, marca, modelo, año, número de asientos, número de ocupantes, tipo de combustible, origen, destino, propósito de viaje, frecuencia de viaje, peso vacío, peso cargado, carga útil, producto transportado, costo de viaje al usuario (pasajeros y/o carga transportada).
- Censo de carga por tipo de vehículo pesado y por eje (camiones y buses). El censo se efectuará durante 4 días y un mínimo de 12 horas cada día (turno día y noche) hasta completar dos días, a los efectos de obtener las cargas, factores de carga reales actuantes sobre el pavimento, la presión de llantas para obtener el factor de ajuste a los factores de carga y el factor carril y direccional de carga que permita determinar, para el diseño de pavimentos, el número de ejes equivalentes de 8.2 TN y el número de repeticiones de EE para el periodo de diseño así como la composición del tráfico. Se incluirá un análisis de los problemas de sobrecarga.
- Medición de velocidades y obtención de la velocidad media de operación por tipo de vehículo, por tramo homogéneo. Análisis del impacto que diversas velocidades de diseño tendrían sobre la demanda, tanto en volumen como en composición, O/D y naturaleza (normal, generado y derivado).
- El estudio de tráfico incluirá además, el análisis de la demanda del tránsito no motorizado (peatones, ciclistas, arreo de ganado), identificación de centros de demanda como escuelas, mercados, paraderos, zonas de carga y descarga de mercadería, etc.
- Se diferenciarán los flujos locales de los regionales, estableciendo tasas de crecimiento para ambos flujos, por tipo de vehículo y principales O/D.
- Se analizará la posibilidad de cambios cualitativos en la demanda (composición vehicular, por ejemplo, nuevos servicios de transporte de pasajeros, carga en vehículos de mayor capacidad), debido al mejoramiento de la carretera o a cambios en la velocidad de diseño.
- Se efectuarán proyecciones de tráfico para cada tipo de vehículo, considerando la tasa anual de crecimiento calculada y debidamente fundamentada, según corresponda, a la tendencia histórica o proyecciones de carácter socio económico (PBI, tasas

de motorización, proyecciones de la población, evolución del ingreso, etc.) y el tráfico que se estima luego de la pavimentación, identificando el tránsito normal, el generado y el derivado, por tramos homogéneos del tránsito. El CONCESIONARIO presentará las metodologías, criterios o modelos empleados para el cálculo y proyecciones del tránsito normal, generado y derivado.

3.3.2 Seguridad Vial

Deberán incluirse los siguientes aspectos

- Recolección y análisis de datos de accidentes:
 - Recolección de datos en organismos públicos con residentes locales, en hospitales y otros;
 - análisis de los datos para identificar las causas y tipos de accidentes y los puntos negros de la carretera.
- Registro y análisis de las características físicas actuales de la vía, para identificar los factores que puedan afectar la seguridad vial:
 - inexistencia o ineficacia de alumbrado público;
 - alineamiento horizontal y vertical inadecuado;
 - accesos e intersecciones irregulares o inadecuadas;
 - estrechamiento de la vía o deformaciones de la superficie;
 - bermas inexistentes o inadecuadas;
 - puntos de cruce de ríos, ojos de agua y canales de riego vulnerables a accidentes con cargas peligrosas;
 - puntos de cruce de animales, peatones y ciclistas y paradas de buses. Inadecuados dispositivos de seguridad vial.
 - insuficiente o inadecuada señalización.
 - carencia y necesidad de defensas laterales (p. ej. guardavías y/o muros).
- Diagnóstico integrado, considerando los resultados del estudio de tráfico y demarcación en plantas de los "puntos negros" (zonas donde se presentan accidentes con mayor frecuencia).
- Definición de medidas para reducir y prevenir accidentes de tránsito

Los sectores que representen riesgo o inseguridad vial se proyectarán con la debida señalización, diseñando adicionalmente, según sea el caso, elementos de seguridad como sardineles, postes delineadores, guardavías y/o muros y amortiguadores de impacto. En casos necesarios, el CONCESIONARIO diseñará rampas de ascenso (tercer carril), rampas de frenado, sobrecanchos, banquetas de visibilidad, etc. Se pondrá énfasis a las medidas de protección a peatones y transporte no motorizado en las áreas urbanas, cruces de poblados, áreas de concentración poblacional (escuelas, hospitales, iglesias, mercados, etc.) y señalización especial en la entrada/salida de áreas urbanas y poblados.

Asimismo, el CONCESIONARIO deberá establecer las normas y medidas de seguridad necesarias para disminuir los riesgos de accidentes de tránsito durante las Obras.

3.3.3 Diseño Geométrico

- El CONCESIONARIO, estudiara y propondrá, para la aprobación del CONCEDENTE, la velocidad directriz, distancias de visibilidad de parada y sobrepaso y las secciones típicas de diseño, en concordancia con la clasificación de la carretera, la demanda proyectada, el tipo de topografía, los suelos, el clima, etc., según sea lo más conveniente de acuerdo al Manual de Diseño Geométrico de Carreteras DG — 2001, el Manual para el Diseño de Caminos Pavimentados de Bajo Volumen de Tránsito. En forma complementaria se aplicara las Normas de Diseño AASHTO.
- El proyecto requiere conseguir un alineamiento horizontal homogéneo, donde tangentes y curvas se sucedan armónicamente, evitando en lo posible la utilización de radios mínimos y pendientes máximas.
- El levantamiento de la poligonal principal y las poligonales auxiliares de cierre deberá ser realizado utilizando estación total. Para el cálculo de las coordenadas de los vértices de la poligonal, se tomara como referencia las coordenadas de los hitos geodésicos más cercanos que existan en la zona.
- El CONCESIONARIO efectuara la materialización del eje propuesto, estacando cada 20 metros para tramos en tangente y cada 10 m para tramos en curva o de existir variaciones bruscas en el relieve del terreno.
- Los vértices (PIs) de la poligonal y los (PCs) principio de curva y (PT) principio de tangente deberán ser marcados en el terreno o monumentados con concreto, en área que no esté sujeta a su remoción por los equipos de construcción.
- Se nivelarán todas las estacas del eje, levantándose el perfil longitudinal del terreno tomando como punto de referencia las cotas de los hitos geodésicos más cercanos que existan en la zona y se diseñara la rasante correspondiente.
- Las nivelaciones se cerrarán cada 500 m con una precisión de 0.012 m/Km., colocándose asimismo un Bench - Mark (BM) con monumentación de concreto, cada 500 m en lugares debidamente protegidos, fuera del alcance de los trabajos y referidos a puntos inamovibles.
- Las secciones transversales serán levantadas en cada estaca, en un ancho no menor de 30 metros a cada lado del eje, debiendo permitir la obtención de los volúmenes de movimientos de tierra y el diseño de obras de arte.
- Se tomarán secciones, perfiles y niveles en los cruces con otras vías, intersección de canales, canales, acequias y otros que tengan incidencia en el trazo, para poder definir las soluciones más convenientes.
- En los sectores donde se cruzan centros poblados se utilizarán diseños apropiados, a la naturaleza del poblado, considerando:
 - Se proyectará las medidas de protección a peatones, veredas,

paraderos de buses, cruces de peatones y ciclistas, zonas de carga y descarga de mercaderías, etc. Se presentará el detalle de su ubicación, características y diseño. Las veredas deberán tener un ancho mínimo acorde al flujo de personas considerando la hora de máxima demanda (por ejemplo, a la salida de la escuela). El ancho mínimo recomendado es de 1.50 m. Si el CONCESIONARIO adopta un ancho inferior al mínimo, deberá presentar la justificación correspondiente. Se destacarán las normas de circulación y velocidad propuesta para la vía de acuerdo al diseño resultante, tamaño poblacional, etc.; en particular, se destacarán las restricciones a la velocidad de circulación propuesta.

- El diseño tendrá en cuenta los niveles y límites de las edificaciones existentes. En caso de ser necesario expropiar viviendas o terrenos para que el camino y su vereda mantengan sus condiciones de diseño, el CONCESIONARIO marcará estas propiedades en su plano de forma tal de individualizarlas perfectamente.
- El CONCESIONARIO deberá contemplar la solución a las interferencias al diseño, en lo que respecta a las obras existentes o proyectadas de servicio público (postes, cables, tuberías, buzones de alcantarillado, etc.). Para el efecto coordinará con los Concejos Municipales, comunidades y/o Entidades de servicio público correspondientes.

Levantamientos Topográficos

- Se incluyen en esta actividad los levantamientos topográficos requeridos, para el diseño de puentes y muros, áreas afectadas, áreas de fuentes de materiales, botaderos, etc.
- Se realizará un inventario de todas las obras de arte, alcantarillas, pontones, muros de contención, etc., indicando su ubicación, su diámetro o dimensiones, las cotas del fondo a la entrada y salida.
- En las zonas urbanas la topografía deberá incluir todos los detalles existentes, incluyendo cotas, veredas, líneas de fachada, tapas de buzones, postes, etc. Los planos se presentarán a escala 1:500, con curvas de nivel cada 0.50 metros. Se ubicarán los centros de concentración de habitantes, tales como mercados, escuelas, postas sanitarias, municipalidad, plaza mayor, ferias, etc., hasta 200 metros a cada lado del eje de la vía.
- Plano de planta, a escala 1:500, de poblados atravesados por la vía, en una faja mínima de 50 metros a cada lado del eje del camino, indicando el ancho de la vía, bermas, veredas peatonales, construcciones (línea de fachadas), intersecciones con canchales, caminos, paradas de buses, postes, tapas de buzones, etc.
- En los cauces de ríos, cursos de agua menores y huaycos, se efectúen los levantamientos topográficos necesarios para diseñar las obras de drenaje y obras de arte complementarias, materializando poligonales auxiliares a lo largo del cauce, que para el caso, no será menor de 300 metros aguas arriba y 300 metros aguas abajo del eje, las mismas que serán niveladas y a partir de ello se obtendrán secciones transversales al cauce y

- las pendientes de los cauces naturales.
- Se efectuará un registro completo de la ocupación del derecho de vía, a fin de individualizar las edificaciones, cultivos, puntos de venta y otros. En caso de afectar edificaciones a terrenos de propiedad privada o ante la necesidad de ensanchamiento de la vía, corrección de trazado o variantes, se efectuarán levantamientos topográficos complementarios y se elaborarán los documentos técnicos de identificación que permitan al CONCEDENTE evaluar los límites y las áreas totales y a expropiar los predios.

3.3.4 Estudio de Suelos y Cantera

El CONCESIONARIO para cumplir con los plazos establecidos ensayara las muestras en el laboratorio de su propiedad y dependiendo de su capacidad operativa y/o rendimiento podrán encomendar los ensayos y pruebas a terceros; con el objeto de efectuar ensayos en laboratorios de manera simultánea y cumplir con los plazos establecidos. El CONCESIONARIO será responsable de la exactitud y confiabilidad de todos los resultados.

Estudio de Suelos

Los trabajos a efectuarse tanto en campo, laboratorio y gabinete, están orientados para desarrollar las actividades que permitan evaluar y establecer las características físico - mecánicas del terreno natural y la estructura de la subrasante sobre la cual se apoyara el pavimento:

- El CONCESIONARIO deberá establecer el Perfil Estratigráfico de la carretera (Horizontal 1:10000 y Vertical 1:12.5) de la carretera.
- El CONCESIONARIO para definir el Perfil Estratigráfico deberá efectuar prospecciones de estudio; el distanciamiento de las prospecciones no debe ser mayor de 250 m; en case de haber diferenciación en las características de los estratos entre calicatas contiguas se hará una calicata adicional entre ambas.
- Distancias menores serán convenidas de acuerdo a las características inherentes de la zona en estudio y al número de carriles. La profundidad de estudio será como mínimo de 1.50 m debajo de la línea de subrasante proyectada; de encontrarse suelos orgánicos, expansivos, las calicatas serán más profundas de tal forma determinar la potencia de dichos estratos.
- El CONCESIONARIO analizará, evaluará y ensayare las muestras en el laboratorio de suelos y materiales de su propiedad o podrá encomendar los ensayos y pruebas a terceros, con el objeto de cumplir con los plazos contractuales. En cualquier caso el CONCESIONARIO será responsable de la exactitud y confiabilidad de los resultados.
- Los ensayos de Mecánica de Suelos a efectuarse a las muestras de cada estrato encontrado en cada prospección, se desarrollaran de acuerdo al Manual de Ensayos de Materiales pare Carreteras del MTC (EM-2000) y serán:
 - Análisis Granulométrico por tamizado
 - Humedad Natural
 - Límites de Atterberg
 - Límite Líquido
 - Límite Plástico

- índice de Plasticidad
 - Clasificación de Suelos por los Métodos SUCS y AASHTO
- Un valor de CBR del terreno de fundación deberá obtenerse por cada tipo de suelo y como control de permanencia de esta una (01) por cada dos kilómetros, con la finalidad de establecer luego de un análisis estadístico el CBR de diseño, que corresponda con el Perfil Estratigráfico (cada sector y/o subtramo de características homogéneas).
- Adicionalmente en los estratos seleccionados para determinar el CBR, se determinará la Densidad Natural y Grado de Compactación de dicho estrato.
- El CONCESIONARIO elaborará el Perfil Estratigráfico de la carretera, en base a la información tomada en campo y a los resultados de ensayos de laboratorio.
- Evaluará el Perfil Estratigráfico y de acuerdo a las características físico - mecánicas determinara sectores críticos y sectores de características homogéneas.
- La evaluación deberá determinar la presencia a no de suelos orgánicos, expansivos en cuyo caso las calicatas deben ser más profundas. Se indicara claramente su ubicación, longitud y profundidad de dicho sector y se darán recomendaciones concretas sobre el tratamiento a realizarse durante el proceso constructivo.
- Las calicatas deben ser protegidas, para su evaluación y estar debidamente referidas al sistema de poligonal para su ubicación. Por seguridad vial las calicatas serán debidamente rellenadas y compactadas una vez que haya sido concluido la evaluación de dicha prospección.
- La Memoria Descriptiva del Estudio de Suelos, deberá considerar la descripción de los suelos encontrados, condición actual de la superficie de rodadura y condición estructural del terreno de fundación; ubicación de materiales inadecuados, suelos débiles (si los hubiera) presencia de nivel freático, análisis de la totalidad de los resultados de ensayos de laboratorio; con sus recomendaciones, tratamiento, soluciones y demás observaciones al respecto que considere el CONCESIONARIO.
- Se efectuará el análisis de los suelos desde el punto de vista de capacidad de soporte para el pavimento proyectado, el cual concluirá en la sectorización de la carretera de ser posible. El CBR de diseño para la estructuración del pavimento, es el valor de mayor incidencia en el sector, por lo que su cálculo obedece a la estadística de todos los ensayos de CBR efectuados y la totalidad de suelos encontrados; luego dicho CBR de Diseño se empleara para establecer el Modulo Resiliente de Diseño, de acuerdo a correlaciones matemáticas que cuenten con aceptación mundial.
- En el Perfil Estratigráfico de acuerdo a lo señalado por la Highway Research Board, se representará en forma gráfica, los tipos de suelos, espesor de los diferentes estratos, características físico – mecánicas de cada uno de los estratos de acuerdo a resultados de ensayos de laboratorio, nivel freático y demás observaciones que considere el CONCESIONARIO.
- El Perfil deberá incluir toda información que pudiera explicar la condición del suelo de la superficie de rodadura y terreno natural en un espesor no menor de 1.50 m de profundidad por debajo de la Subrasante proyectada. Se debe indicar las zonas con problemas de estabilidad de taludes, fuertes pendientes, curvas

cerradas, etc.

Canteras y Fuentes de Agua

- Se localizarán canteras que serán utilizadas en las distintas capas estructurales del pavimento (Subbase Granular, Base Granular y capa de Rodadura Asfáltica), áreas de préstamo de material para conformar los rellenos, así como agregados pétreos para la elaboración de concretos hidráulicos.
- Se seleccionarán únicamente aquellas que demuestren que la calidad y cantidad de material existente son adecuadas y suficientes para la construcción vial y que cumplan con las Especificaciones Técnicas Generales para la Construcción de Carreteras (EG-2000) y además con los criterios ambientales establecidos en el Plan de Manejo Ambiental del MTC.
- Se efectuará el levantamiento topográfico, tanto de la fuente de materiales para determinar su volumen, así como del Camino de acceso a ella.
- Las Canteras deberán ser ubicadas, delimitadas en el terreno mediante hitos de concreto, de dimensiones establecidas y aprobadas por el CONCEDENTE.
- Las Canteras serán analizadas y clasificadas, evaluando su calidad, potencia, rendimiento, por su accesibilidad y estado de las vías de acceso y por su situación legal.
- El CONCESIONARIO calculará el volumen de material utilizable y desechable y recomendará, el periodo y oportunidad de utilización, calculando el rendimiento para cada uso; señalará el procedimiento de explotación y su disponibilidad para proporcionar los diferentes tipos de materiales a ser empleados en la Obra (Rellenos, Subbase Granular, Base Granular, caps de rodadura asfáltica, Concreto Hidráulico, etc.).
- El CONCESIONARIO recomendará los tipos de Planta para la producción de agregados, para los diferentes husos granulométricos, señalará los requerimientos de rendimientos de producción relacionados con el plazo que propone para la ejecución de la Obra.
- La calidad de los agregados de la Cantera estará dada por el cumplimiento de la totalidad de las correspondientes Especificaciones Técnicas de acuerdo al uso que propone el CONCESIONARIO.
- Con el fin de determinar los estratos a explotar, utilización, rendimientos y potencia de las canteras, el CONCESIONARIO realizará exploraciones (mínimo 03 prospecciones por cada área menor o igual a una hectárea) por medio de perforaciones, sondeos, calicatas y/o trincheras. La profundidad de las calicatas será compatible con la profundidad máxima de explotación, no siendo permitido profundidades inferiores a la profundidad de explotación con el objeto de garantizar la real potencia del Banco de Materiales. La ubicación de las calicatas deberá ser detallada en el Plano de Levantamiento Topográfico de la correspondiente Cantera.
- El CONCESIONARIO presentará un Registro de Excavación para cada una de las prospecciones (calicatas) que realice de la totalidad de canteras estudiadas, en donde detallara las características de los agregados, forma, tamaño, humedad, color, etc.

- Los ensayos de los materiales deberán ser de dos tipos:
 - Estrato por estrato
 - El conjunto de los materiales
- Los ensayos de laboratorio para determinar las características físico, químicas y mecánicas de los materiales de cantera; se efectuarán de acuerdo al Manual de Ensayos de Materiales para Carreteras del MTC (EM-2000) y serán de acuerdo al uso propuesto:
 - Análisis Granulométrico por tamizado
 - Material que pasa la Malla N° 200
 - Humedad Natural
 - Porcentaje de Absorción (Agregado Grueso y Fino)
 - Límites de Atterberg (Material que pasa la Malla N° 40 y Malla N° 200)
 - Límite Líquido
 - Límite Plástico
 - Índice de Plasticidad
 - Clasificación de Suelos por los Métodos SUCS y AASHTO
 - Proctor Modificado
 - California Bearing Ratio (CBR)
 - Porcentaje de Partículas Chatas y Alargadas
 - Porcentaje de Partículas con una y dos Caras de Fractura (relación es de 113 : espesor/longitud)
 - Porcentaje de Partículas Friables
 - Equivalente de Arena
 - Abrasión
 - Durabilidad (Agregado Grueso y Fino)
 - Adherencia entre el Agregado y Bitumen (Agregado Grueso y Fino)
 - Sales solubles Totales
 - Contenido de Sulfatos
 - Impurezas Orgánicas
 - Pesos Volumétricos
 - Pesos Específicos

y demás que señalen las Especificaciones Técnicas Generales para la Construcción de Carreteras (EG-2000) del MTC.

Si para el cumplimiento de las correspondientes Especificaciones Técnicas, es necesario someter al agregado a un tratamiento (lavado, venteo, mezclas, etc.); el CONCESIONARIO deberá presentar resultados de ensayos de materiales efectuados con agregado después de sometidos a dichos tratamientos, a fin de corroborar y verificar si con dichos tratamientos se logra el cumplimiento de Especificaciones Técnicas

- En el caso de rocas y/o afloramientos rocosos que se hallan propuestos como cantera, los ensayos de calidad contemplarán además:
 - La descripción Petrográfica Macroscópica de la roca.
 - Definir las características del afloramiento (volumen, fracturamiento, dimensionamiento de bloques, etc.).
 - Recomendación de la metodología de procesamiento de explotación (método de voladura, chancado, etc.).
- Las muestras representativas de los materiales de cada cantera serán sometidas a los ensayos, mínimo diez (10) pruebas por cada tipo de ensayos de tal forma cubrir toda el área y volumen de explotación, a fin de determinar sus características y garantizar

el cumplimiento de las Especificaciones Técnicas para los diversos usos propuestos. Cada cantera será definida a partir de los resultados estadísticos de cada tipo de ensayo. El cuadro estadístico deberá ser incluido en el plano de la cantera correspondiente.

- El CONCESIONARIO analizará, evaluará y ensayará las muestras en el laboratorio de suelos y materiales de su propiedad a podrá encomendar los ensayos y pruebas a terceros, con el objeto de cumplir con los plazos contractuales. En cualquier caso el CONCESIONARIO será responsable de la exactitud y confiabilidad de los resultados
- La Memoria Descriptiva debe establecer información correspondiente a: ubicación del banco de materiales, accesibilidad al mismo, tipo de fuente de materiales, descripción de los agregados, usos, tratamiento, tipo y periodo de explotación y demás información que considere pertinente el CONCESIONARIO.
- El CONCESIONARIO debe también establecer el estado o posibles derechos de explotación teniendo en cuenta los dispositivos legales vigentes para la explotación de canteras del MTC, DS 037-96-MTC y Ley 28221 y su reglamento.
- El CONCESIONARIO deberá presentar un plan detallado de utilización de las fuentes seleccionadas y un diseño de la explotación que provea los elementos preventivos para evitar que se produzcan problemas ambientales tales como: inestabilidad, represamiento y/o contaminación de ríos, quebradas, inestabilidad de los taludes naturales, afectaciones sobre la vegetación o fauna, alteraciones del drenaje natural, inadecuado manejo de los escombros, daños en propiedades ajenas, etc.
- De igual manera se deberá determinar la ubicación de las Fuentes de Agua, efectuar su análisis químico y determinar su calidad para ser usada en la obra (para mezclas de concreto, capas granulares y otros).
- El CONCESIONARIO evaluará los requerimientos de los accesos a las canteras, considerando las necesidades de construirlos a mejorarlos, señalará también si los accesos se ubican dentro de propiedades de terceros.
- El CONCESIONARIO presentará un Plano de Canteras y Fuentes de Agua, en el cual detallara en forma concreta y resumida los resultados de las Investigaciones de Campo y Memoria Descriptiva, entre otros aspectos: Ubicación de las Canteras y Puntos de Agua, longitud y estado (transitabilidad) de los accesos, características de los agregados, usos, potencia, rendimiento, tratamiento, periodo y equipo de explotación.
- El CONCESIONARIO deberá establecer las condiciones legales y técnicas a través de las cuales el Constructor del Proyecto, debe adelantar los trámites para la obtención de los permisos, autorizaciones y concesiones de tipo ambiental, así como las servidumbres, necesarias para la extracción, uso y aprovechamiento de los recursos naturales requeridos por el Proyecto. Complementariamente, el CONCESIONARIO deberá estimar el tiempo y los costos asociados, tanto al trámite de obtención de esos permisos, así como de la aplicación de las medidas asociadas a ella.

3.3.5 Diseño de Pavimento

- En cuanto a los aspectos técnicos relacionados con los procedimientos de diseño estructural del pavimento, el CONCESIONARIO debe desarrollar básicamente la metodología AASHTO versión 1993 y complementariamente la del ASPHALT INSTITUTE edición 1991. El CONCESIONARIO podrá utilizar alguna otra metodología utilizada por entidades u organismos de reconocido prestigio, para lo cual deberá contar con la autorización expresa del CONCEDENTE, asimismo expondrá en una memoria de cálculo todos los criterios adoptados, describiendo paso a paso como se han obtenido los resultados.
- Con el fin de verificar la estructura del pavimento a adoptar, será necesario analizar las alternativas de diseño mediante Modelo Analítico, tomando en cuenta criterios de falla en la subrasante y en la capa asfáltica; para tal efecto el CONCESIONARIO establecerá el Modelo estructural/matemático que represente cada sección homogénea, indicando el número de capas, el espesor de cada una de ellas y su comportamiento esfuerzo — deformación.
- Además de los parámetros requeridos por los métodos antes mencionados, el diseño deberá considerar los siguientes aspectos:
Datos del Clima, Altitud, Precipitaciones y Temperaturas; y de igual manera se evaluarán los registros históricos según SENAMHI y otros, obteniendo finalmente los datos representativos para fines de diseño.
- Se estudiará y analizará un diseño para 20 años, con ejecución en una sola etapa y en dos etapas, considerando una primera etapa de 10 años y la segunda hasta el año 20,
- El Nivel de Confiabilidad será de 95% y el Índice de Serviciabilidad Final para cada etapa de diseño será igual a 2.
- El CONCESIONARIO estudiará y analizará la estructuración del pavimento, en función de la capacidad de soporte de la subrasante, del tráfico previsto, de las condiciones ambientales del área (clima, altitud, precipitaciones, etc.), de las alternativas de conservación vial, de los materiales naturales disponibles en la zona, etc.
- El CONCESIONARIO con el conocimiento de las canteras propuestas y de las características físico-mecánicas de los agregados, realizará un prediseño de mezcla asfáltica o del tratamiento propuesto; así como también definirá el tipo de Asfalto a utilizar de acuerdo a las características de Tráfico y Altitud de la zona.

3.3.6 Estudios Geológico – Geotécnico de la Carretera

- Cartografiado de detalle de la geología regional y local (estratigrafía, geomorfología y geología estructural). Esta información geológica será plasmada en un mapa sobre el cual se delineará el trazo definitivo y además se identificarán: quebradas y/o cursos de agua principales y secundarios, problemas de geodinámica externa, toponimia, y demás elementos de utilidad al desarrollo del estudio
- El CONCESIONARIO identificará cada uno de los procesos de geodinámica externa, que incidan sobre la vía, evaluando su magnitud, geometría, causas, consecuencias, identificando los agentes desestabilizantes, con el consiguiente planteamiento de

- medidas u obras de solución.
- Para el diseño de los taludes de relleno (o corte, si los hubiera) se desarrollaran los Análisis de Estabilidad de Taludes mediante la teoría del Equilibrio Limite.
 - Se efectuara la Clasificación de Materiales, a lo largo de todo el tramo considerando espaciamientos de detalle, aplicables a un estudio definitivo.
 - En los lugares donde se presenten materiales arcillosos y sobre las áreas donde se proyecten estructuras u obras de arte, se evaluara la inestabilidad de las arcillas por consolidación y expansión, formulándose las medidas correspondientes.
 - Se calculará la capacidad de carga por corte y asentamiento de los suelos de fundación de muros y demos obras de competencia geotécnica.
 - Toda la información textual deberá estar debidamente asistida por certificados de Ensayos y complementos gráficos, como fotografías, mapas, planos geológicos, geotécnicos y geodinámicas a escalas de acuerdo a las normas vigentes.
 - Cualquier otra consideración no contemplada en los presentes Términos de Referencia, el Proyecto se ceñirá a las Normas Técnicas Peruanas EG-2000 y DG-2001.
 - Se efectuarán los diseños de las obras requeridas en la estabilidad de taludes (inferiores y superiores), tratamiento individual de los procesos de geodinámica externa; muros de sostenimiento, de contención, etc.
 - Se presentará la memoria de cálculos de la capacidad portante de los suelos y de los cálculos de estabilidad de la estructura (vuelco, deslizamiento, presión de contacto, estabilidad global con la obra proyectada tanto en condiciones estáticas como pseudostáticas, etc.).

3.3.7 Estudio Geológico - Geotécnico Definitivo de Pontones

- Se realizará una evaluación de cada uno de los pontones y puentes existentes. Esta evaluación comprenderá el tipo de suelo, rajaduras de estribos, procesos de socavación, grado de estabilidad, suficiencia y básicamente las condiciones de cimentación de todas las obras, a fin de recomendar su reemplazo, afianzamiento y/o reforzamiento, según indique cada caso.
- Las estructuras proyectadas se ubicaran en una zona no vulnerable ante procesos geodinámicos, para lo cual se desarrollaran estudios de Geodinámica Externa en el área de influencia y en el caso de hallarse condiciones geológico-geotécnicas desfavorables con influencia directa y/o potencial sobre la estabilidad de la estructura proyectada, deberán formularse las medidas de solución correspondientes.
- Para la Investigaciones geotécnicas del subsuelo:
 - En el caso de pontones es decir estructuras con luces menores a 10 m, si la continuidad estratigráfica horizontal sugiere la misma secuencia estratigráfica a profundidad, se podrá hacer una sola perforación de reconocimiento en la ubicación más apropiada y de representatividad de ambos estribos.
 - En caso contrario se realizará como mínimo una perforación

diamantina por cada componente y donde sea posible (arenas, limos, arcillas, etc) se efectuarán ensayos de Penetración Standard (SPT), cada 1 ó 1.5 metros de profundidad con la obtención de muestras inalteradas.

- En el caso de suelos (material suelto), la perforación progresará hasta la profundidad que cubra la zona activa de los bulbos de esfuerzos, y las cargas transmitidas por la estructura sean despreciables (mínimo: dos veces el ancho de la zapata por debajo del nivel de desplante en cimentaciones superficiales; a dos veces el diámetro de los pilotes por debajo de la punta, en el caso de cimentaciones profundas)
- Para la obtención de muestras alteradas e inalteradas el CONCESIONARIO empleará el método de muestreo más apropiado (barra partida, tubo shelby, doble tubo, core barrel, etc.). En el caso de estratos arcillosos, la obtención de muestras inalteradas es ineludible, del mismo modo para el caso de suelos arenosos.
- Los ensayos mínimos de laboratorio que se deben realizar (sin ser limitativos) serán de acuerdo al uso propuesto:
 - Análisis químico a los suelos del subsuelo: contenido de cloruro, contenido de sulfatos, sales solubles totales y PH.
 - Ensayos de suelos estándar: granulometría, límites de consistencia, humedad, peso unitario, etc.
 - Ensayos Especiales: triaxiales CU, compresión simple, corte directo, consolidación unidimensional, expansión, etc.
- La Memoria Descriptiva deberá ser complementada con lo siguiente:
 - Plano topográfico de planta con la ubicación exacta de las perforaciones y/o calicatas.
 - Registros de perforación, con datos estratigráficos, nivel freático, y SPT de ser el caso.
 - Perfil Estratigráfico longitudinal al eje de la estructura, con toda la información concerniente a la cimentación como: cota de desplante, capacidad de carga, cote de socavación, cota de fondo de cauce, superficies o contactos litológicos, NAME, etc. referida a cotas absolutas (m.s.n.m.).
- El inicio de los cálculos de cimentación estará por debajo del nivel de socavación total (proporcionada por el estudio de Hidráulica): y bajo esta condición crítica la cimentación tendrá una profundidad confinada, no menor, a la establecida en los cálculos de capacidad.
- Los cálculos de capacidad de carga deben contemplar la influencia del nivel freático, por tanto es obligación del CONCESIONARIO verificar la cota de este.
- Se presentará la capacidad de carga admisible por corte y por asentamiento para lo cual el CONCESIONARIO recurrirá a metodologías propias para cimentaciones superficiales, cimentaciones en taludes, o cimentaciones profundas, según sea el caso. Presentando ineludiblemente la memoria de cálculo con los parámetros geomecánicos (cohesión, fricción, peso unitario, etc.) debidamente sustentados mediante ensayos de campo y/o laboratorio.

- De hallarse condiciones de suelo permanentemente sumergido, se evaluara la susceptibilidad a la licuación de suelos de todos los estratos prospectados.
- Las fuerzas sísmicas de diseño obedecerán a las consideraciones establecidos en el Manual de Diseño de Puentes (2003), elaborado por la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- De encontrarse alguna otra consideración no contemplada en los presentes Términos de Referencia, el Proyecto se ceñirá al Manual de Diseño de Puentes (2003) y supletoriamente a las Normas AASHTO.

3.3.8 Hidrología e Hidraulica

El estudio hidrológico e hidráulico, tiene como objetivo dimensionar a nivel definitivo las obras de drenaje, tomando en cuenta las recomendaciones del estudio de factibilidad; para ello sin ser limitativo, como mínimo se propone que se considere lo siguiente:

- Revisión de estudios existentes (factibilidad, entre otros) y recopilación de información hidrometeorologica y cartográfica disponibles en la zona de estudio (elaboradas o monitoreadas por instituciones autorizadas). Presentarán el inventario y las conclusiones de la revisión de estudio existentes; así mismo presentarán los registros históricos de las estaciones meteorológicas analizadas (precipitación y/o caudal).
- Reconocimiento global de las cuencas que interceptan y/o inciden en la vía. Determinarán los parámetros físicos de cuenca de cada una de ellas (área, longitud del curso principal, pendiente, cobertura vegetal, etc.). Presentarán el plano de cuencas en impresión CAD, identificando el nombre de quebradas y obras de arte existente.
- Se cuenta con el estudio hidrológico a nivel de factibilidad, el CONCESIONARIO debe evaluar las conclusiones de dicho estudio, y de ser necesario complementarlo o adecuarlo a un nivel definitivo.
- Presentará un informe detallado del reconocimiento de campo; donde se describirá las condiciones topográficas, climáticas, hidrológicas, estado actual de la carretera, obras de arte existentes, requerimiento de obras de drenaje y comportamiento hidrodinámico de los ríos que de alguna manera inciden en la estabilidad de la plataforma vial. Todo ello con respecto al Trazo Definitivo de la vía replanteado.
- El Informe de reconocimiento de campo, estará acompañado de vistas fotográficas, se indicara las progresivas y magnitud de todos los sectores críticos que inciden en la estabilidad de la vía como: flujos de huaycos, erosión de riberas, zonas inundables, zonas de taludes afectadas por filtraciones de agua, cruce de quebradas importantes, posibles variantes, etc. y plantearan las soluciones de ingeniería mas adecuadas desde el punto de vista hidráulico - drenaje y del estudio integral.
- Presentar el inventario de obras de arte mayores y menores existentes a lo largo del trazo definitivo, señalar su ubicación (progresivas), tipo, material, dimensión hidráulica (luz, altura) describir el estado hidráulico actual de cada una de ellas y establecer los tratamientos necesarios, considerando su conservación, rehabilitación o reemplazo según corresponda.

- Deberá proporcionar el inventario de cursos de agua importantes (quebradas, ríos, etc.) indicando sus principales características existentes (ancho, niveles máximos, pendientes, tipo de flujo, régimen de caudal, etc.).
- Se presentarán la relación de obras de drenaje requeridas a nivel longitudinal, transversal; obras de subdrenaje y obras de protección.
- Con fines de cimentación de estructuras mayores se estimará la profundidad de socavación potencial (general, local, contracción, curvas, etc.) deberá ser calculada con la mayor precisión posible para cada apoyo; el modelo utilizado deberá ser sustentado técnicamente.
- Las características hidráulicas y geométricas del puente, así como las obras de encauzamiento, limpieza y protección deberán ser presentada y detallada en planos totalmente diseñados, tanto en planta, perfil, secciones y cortes

Criterios a Nivel de Diseño

- Las obras de drenaje deberán ser diseñadas en compatibilidad con el régimen pluvial de la zona; debiendo establecer la ubicación (progresivas), dimensiones hidráulicas (luz altura), tipos de revestimientos, pendientes, puntos de descargas, etc.
- Las características geométricas de las cunetas laterales deberán diseñarse según criterios hidráulicos, de seguridad vial y DG-2001; así mismo, su longitud de captación no debe superar los 250 m, salvo justificaciones técnicas. Por otro lado, en las entregas a terreno natural se dotaran de aliviaderos con el objeto de proteger los taludes superior e inferior de la plataforma vial.
- Respecto a los enrocados establecer el diámetro mínimo de las rocas, calidad de roca en función a la capacidad de arrastre del flujo y diseñaran los filtros de protección para control de lavado de finos.
- La solución adoptada para drenaje vial deberá ser presentada y detallada en planos totalmente diseñados, tanto en planta, perfil, secciones y cortes.
- Establecer la altura mínima requerida de elevación de subrasante, con fines de protección del pavimento.
- En el caso de incluirse obras mayores tipo puente, los estudios hidrológicos e hidráulicos deberán ceñirse a los alcances mínimos establecidos en el Manual de Diseño de Puentes (2003) del Ministerio de Transportes.

3.3.9 Estructuras

Considerar todos los diferentes tipos de Puentes, Pontones, Badenes, Muros y Cabezales de alcantarillas, Secciones tipo marco, sin estar limitados por el material de que estén conformados

Efectuar el Inventario y Evaluación de cada una de las Estructuras existentes definiendo:

- Ubicación (progresiva y coordenadas GPS)
- Condiciones actuales (a nivel de los elementos principales y en general de la estructura, teniendo en cuenta complementariamente el aspecto estructural, las limitaciones de estructuras provisionales, ancho de calzada, sobrecarga de diseño, capacidad hidráulica, etc.).

- Características Generales (dimensiones, capacidad de carga, sección hidráulica, etc.)
- Vistas Fotográficas.

Las fichas de inspección para puentes y pontones serán proporcionadas por el CONCEDENTE.

El CONCESIONARIO realizara las mediciones y evaluaciones necesarias para determinar la condición funcional y estructural de las estructuras (concreto, acero, etc.), de las obras de arte y de las obras de drenaje existentes en el tramo: tales como cunetas, alcantarillas, colectoras, pontones, puentes, badenes, muros de contención, subdrenes, gaviones, muros secos, estructuras de protección y otras que a su juicio considere conveniente evaluar.

Proponer en base a la Evaluación, Trabajos de:

- Conservación (estructuras en buena condición)
- Rehabilitación, Reforzamiento, Ampliación (estructuras en regular condición)
- Reemplazo (estructuras en mala condición)
- Construcción (estructuras no consideradas actualmente)

En caso de ser necesario proyectar puentes nuevos o reemplazar el existente, el CONCESIONARIO debe proponer una alternativa adicional a la indicada en el estudio de factibilidad de la carretera.

El diseño de todas las estructuras debe cumplir con las normas o reglamentos vigentes (manual de diseño de puentes y especificaciones de la AASHTO LRFD) y de acuerdo al material que se determine como apropiado.

Definir el tipo de estructura y en especial la cimentación en base a la capacidad de carga admisible, nivel freático y de desplante, probable asentamiento, niveles de aguas máximas, mínimas, socavación, disponibilidad de materiales equipos en la zona de trabajo. Todas estas condiciones serán respaldadas por los especialistas respectivos (se incluirán en la memoria descriptiva y planos correspondientes).

Presentar la Memoria Descriptiva de las Estructuras propuestas, que incluirá la descripción de las alternativas que fueron evaluadas.

Presentar el Diseño de las Estructuras en base a Planos (incluirán el resumen de los metrados) respaldados en la memoria de cálculo respectivo.

Efectuar los cálculos preferiblemente en base a sistemas computarizados, cuya memoria detallada se entregara conjuntamente con los planos.

Puentes y Pontones

Para los puentes nuevos el periodo de diseño será de **100 años**, para pontones será de 50 años, deberá tenerse en cuenta los efectos del Fenómeno del Niño 1983 y 1988.

Para el diseño de puentes, se tendrá en cuenta lo siguiente:

- La Última versión de las especificaciones de la "American

Association of State Highway and Transportation Officials" AASHTO LRFD (Bridge Design Specifications) y el manual de diseño de puentes.

- La sección transversal de la superestructura y los accesos estará en concordancia con el diseño geométrico del tramo.
- El CONCESIONARIO propondrá las luces definitivas según la información de la Ingeniería Básica que el mismo obtenga.
- Para el diseño se efectuarán estudios básicos de ingeniería como: hidrología, hidráulica, erosión y control y/o trabajos de protección, estudios geológicos y geotécnicos.
- De presentarse soluciones que involucren pilares en medio del cauce, serán debidamente sustentadas en aspectos de seguridad y de costos.
- La solución que proponga el CONCESIONARIO (concreto armada concreto preesforzado u otro) deberá tomar en consideración los efectos de las fuerzas sísmicas

El CONCESIONARIO elaborará los Expedientes de los proyectos de puentes y se incluirán en el Expediente Técnico de la carretera, a fin de ejecutar su construcción.

Presentar los siguientes planos:

- Ubicación - Vista general en planta y elevación en base a un levantamiento topográfico y batimétrico a detalle del área de ubicación (zona comprendida a 350.0 m. del eje aguas arriba y 300 m. aguas abajo, en una escala de 1:1000 y con curvas de nivel a intervalos de 1.0 m.)
- Plano de estructuras a demoler de ser el caso.
- Detalles de reforzamiento (pare la SIC HL-93) o reparación de ser el caso.
- Subestructura (excavaciones, encofrados — armadura de estribos, pilares, arranques o cámaras de anclaje de concreto).
- Superestructura (encofrados — armadura de vigas y losa de concreto, vigas y reticuladas metálicas).
- Detalles (apoyos, juntas de dilatación, tubos de drenaje, barandas, losas de aproximación).
- Obras de Complementarias.

Considerar como alcances adicionales lo siguiente:

- Establecer la pendiente longitudinal en lo posible como nula, caso contrario dicha pendiente debe ser como máxima 3%.
- Losas de aproximación en ambos extremos del puente.
- La superficie de rodadura debe ser similar a la considerada en la carretera.
- Las obras complementarias se refieren a las necesarias respecto a defensas ribereñas y de protección contra erosión, socavación o sedimentación.
- Establecer un programa para la conservación del puente.
- Una vez concluido el proyecto se deberá entregar una ficha con los datos de los puentes proyectados (nuevos o reemplazados), cuyo formato será proporcionado por el CONCEDENTE (GEP de PROVIAS NACIONAL).

Muros

- Presentar la información de mínimo dos tipos de suelo de fundación típicos, con sus respectivos parámetros de resistencia.

- Efectuar diseños para cada tipo de suelo establecido como típico, considerando que su altura variara con incrementos de 0.5 m.
- Efectuar la verificación de la estabilidad al vuelco y deslizamiento, para condiciones estáticas y dinámicas

3.3.10 Aspectos Económicos

- Se incluye el presente estudio dentro de la elaboración del expediente técnico de la carretera debido al escaso margen de rentabilidad alcanzado por el proyecto para obtener la viabilidad dentro del marco del SNIP. Por lo que el presente trabajo puede servir a manera de constatación o verificación de viabilidad si ello fuera eventualmente requerido, debido a los resultados arrojados al finalizar el desarrollo del expediente técnico, especialmente en lo que concierne a los costos de Obra.
- Para el estudio definitivo se procederá a realizar las corridas en HDM - IIII, tomando como base las realizadas para el estudio de factibilidad y con las cuales se obtuvo la viabilidad. Por lo tanto, se deberá alcanzar al CONCESIONARIO copia magnética de los archivos (extensión "dbf") de las corridas aprobadas por la OPI sectorial (OPP — MTC).
- El CONCESIONARIO al elaborar el Estudio Definitivo, de considerar necesario, procederá a hacer las modificaciones respectivas sustentándolas. En ese sentido, pueden ser modificados, por ejemplo, los datos de entrada a partes de ellos de acuerdo al estado de la vía que se haya encontrado durante la realización del expediente técnico. Asimismo, se podrán modificar los datos de tráfico si un nuevo conteo así lo recomendara. Sin embargo, debe quedar claro que la modificación mas importante será la relacionada con los costos de obra (que incluyen gastos generales, utilidad, IGV, aparte de la supervisión) resultantes de una mayor precisión de los estudios de ingeniería en relación con la factibilidad.
- La presentación física de las corridas deberá contener todas las hojas de entrada a de alimentación del HDM - III. Las hojas de salida a presentar serán como mínimo las dos primeras relacionadas con el Análisis Económico (Valores Presentes y Tasas Internas de Retorno y Valores Anuales Equivalentes y Rugosidad Media). Luego se presentarán las hojas de salida del Deterioro, donde por lo menos debe incluirse la referida a rugosidad por km. Opcionalmente, el CONCESIONARIO podrá presentar las mismas hojas de salida en otro formato diferente a al del software de modelación (en Excel, por ejemplo).
- En cuanto a la versión magnética de la nueva evaluación económica, esta deberá ser alcanzada en cd, conteniendo los archivos en formato "dbf".
- Finalmente, el CONCESIONARIO deberá desarrollar una explicación de las principales diferencias de resultados encontrados entre la corrida con la que se dio la viabilidad y la actual para el estudio definitivo. Es conveniente, por lo tanto, que el CONCESIONARIO presente cuadros comparativos de resultados de las corridas con las que se obtuvo la viabilidad del proyecto y las nuevas corridas, así como las hojas de entrada y salida de las primeras

3.3.11 Señalización

El CONCESIONARIO deberá efectuar el estudio y diseño de la señalización tanto vertical como horizontal de la vía, de acuerdo al Manual de Señalización vigente y tomando en cuenta los resultados de los estudios de seguridad vial (numeral 3.3.2).

Se diseñarán los tipos de soporte estructural necesarios así como su cimentación.

Se presentará la ubicación de cada tipo de señal con su diseño respectivo, indicando sus dimensiones y contenido; así mismo se presentarán los cuadros resúmenes de las dimensiones y metrados de las mismas.

El diseño de la señalización deberá ser compatible con el diseño geométrico del camino, de manera que las señales no generen riesgo y tengan buena visibilidad en concordancia con la velocidad del tránsito

Además, el CONCESIONARIO presentará los planos de señalización y los procedimientos de control de tránsito durante la ejecución de obra, el cual deberá estar en función al Cronograma de obra, incluyendo las responsabilidades del contratista de obra y los requerimientos de comunicación en las localidades afectadas, a fin de alertar a los usuarios de la vía sobre las interrupciones, desvíos de tránsito y posibles afectaciones en los tiempos de viaje.

3.4 Metrados, Análisis de Precios Unitarios y Especificaciones Técnicas

Los metrados y especificaciones técnicas se corresponderán estrechamente y estarán compatibilizados entre sí, en los procedimientos constructivos, métodos de medición y bases de pago. El criterio general para desarrollar cada uno de los aspectos, será bajo el concepto de Licitación a Precios Unitarios.

Los metrados se efectuarán considerando las partidas de obra a ejecutarse, la unidad de medida, los diseños propuestos indicados en los planos de planta y de perfil longitudinal, secciones transversales, cortes longitudinales, diseños y detalles constructivos específicos. La definición de partidas de obra y el cálculo de los metrados deben ser precisos.

El Presupuesto de obra deberá ser calculado basado en los metrados de obra y los análisis de precios unitarios del Proyecto Referencial, diferenciando los costos directos, indirectos y el IGV que corresponda.

Las Especificaciones Técnicas serán desarrolladas para cada partida del proyecto, en términos de especificaciones particulares, tendrán como base las recomendaciones y soluciones formuladas por cada especialista, se sujetarán al Manual de Diseño Geométrico de Carreteras DG-2001, al Manual para el Diseño de Caminos Pavimentados de Baja Volumen de Tránsito, al Manual de Ensayos de Materiales para Carreteras EM-2000, a las Especificaciones Técnicas Generales para Construcción de Carreteras EG-2000 y a la normativa vigente aprobada por el MTC. Complementariamente se utilizarán las normas y especificaciones AASHTO y ASTM. Incluirán el control de calidad, ensayos durante la ejecución de obra y criterios de aceptación o rechazo, controles para la recepción de la obra y los aspectos referidos a la Conservación del medio ambiente

3.5 Cronograma de ejecución de obra, de utilización de equipos y materiales de desembolsos

El CONCESIONARIO deberá formular el cronograma de ejecución de obra analizado, considerando las restricciones que puedan existir para el normal desenvolvimiento de las obras, tales como lluvias o condiciones climáticas adversas, dificultad de acceso a ciertas áreas, etc. El cronograma se elaborará empleando el método PERT-CPM y el software MS Project, identificando las actividades o partidas que se hallen en la ruta crítica del proyecto; se presentará también un diagrama de barras para cada una de las tareas y etapas del proyecto. El CONCESIONARIO deberá dejar claramente establecida, que el cronograma es aplicable para las condiciones climáticas de la zona. Asimismo presentará un programa de utilización de equipos y materiales, concordado con el cronograma PERT-CPM

Además se elaborará un cronograma a calendario de desembolsos de acuerdo al cronograma de ejecución de obras.

En la programación se pondrá especial énfasis en la evaluación de la etapa de movilización e instalación de campamentos y equipos en obra por el CONCESIONARIO

3.6 Plazo y Programación de Ejecución de los Estudios

El Estudio se ejecutará en un plazo máximo de ciento cincuenta (150) Días Calendario. En este plazo no se incluye el período de revisión y subsanación de observaciones.

3.7 Informe Final a presentar por el CONCESIONARIO

El Informe Final se presentará en original y 4 copias al CONCEDENTE y una copia al REGULADOR, en el plazo establecido y con el contenido mínimo indicado a continuación:

- Se presentará en hojas de tamaño DIN A4, debidamente anillado o empastado o encuadernado.
- Los planos serán presentados en tamaño DIN A1. Opcionalmente, previa aprobación escrita del CONCEDENTE, el CONCESIONARIO podrá presentar en tamaño normalizado DIN A3. Los planos originales y sus copias deberán estar debidamente ordenados y empastados, de modo que permitan su fácil desglosamiento para hacer reproducciones.
- Toda la documentación que se presente deberá tener un índice y numeración de páginas, asimismo mostrarán el sello y visación del Jefe del Proyecto en todos sus páginas: cada Especialista visará, en señal de conformidad, los documentos de su especialidad. En el Volumen N° 1 Memoria Descriptiva, se incluirá una relación de todos los profesionales responsables en cada actividad del proyecto; esta relación mostrará especialidad, nombre, registro profesional y firma.
- El Informe Final estará constituido por los volúmenes siguientes:

EXPEDIENTE TECNICO

I. Volumen N° 1 - Memoria Descriptiva, Estudios Básicos

1. Memoria Descriptiva.
2. Plano general del proyecto y secciones típicas.
3. Estudio de topografía, trazo y diseño geométrico.
4. Estudio de tráfico y de cargas.
5. Estudio geotécnico, de suelos, canteras, botaderos, fuentes de agua, geología y Estabilidad de taludes.
6. Diseño del pavimento y secciones típicas del mismo.
7. Estudio de hidrología e hidráulica.
8. Relación y memoria descriptiva de obras de arte y de drenaje.
9. Estudio de señalización y seguridad vial.
10. Relación de metrados por partidas.
11. Presupuesto Base.
12. Cronograma de ejecución de obra, utilización de equipos y materiales, y Desembolsos.
13. Fórmulas Polinómicas.
14. Requerimientos de mano de obra y equipos.
15. ANEXOS-ESTUDIOS BASICOS
 - Trazo y diseño vial.
 - Estudio de Tránsito y Cargas por eje.
 - Estudio geotécnico
 - Estudio de suelos, sumario de ensayos de suelos, canteras y fuentes de agua.
 - Estudio de Hidrología.
 - Memoria de cálculo del diseño de pavimentos.
 - Memoria de cálculo del diseño de las obras de drenaje.
 - Memoria de cálculo del diseño de estructuras (obras de arte)
 - Estudio de señalización y seguridad vial

II. Volumen N° 2 - Especificaciones Técnicas

Comprenderá las especificaciones técnicas materia de la Obra a ejecutar, por rubros y por cada partida del presupuesto de obra, incluyendo el control de calidad y ensayos durante la ejecución y para la recepción de la Obra; asimismo comprenderá las actividades para la conservación del medio ambiente, el replanteo topográfico, la construcción de campamentos, la limpieza general de la obra, etc.

III. Volumen N° 3 – Metrados

Los metrados serán detallados por cada partida específica del presupuesto y se incluirá diagramas, secciones y croquis típicos.

- (1) Metrados de obras preliminares.
- (2) Metrados de explanaciones.
- (3) Metrados de pavimentos.
- (4) Metrados de transporte pagado.
- (5) Metrados de obras de arte y de drenaje.
- (6) Metrados de señalización y seguridad vial.
- (7) Metrados de obras especiales, protección ambiental, estabilidad de taludes, conformación de botaderos, fuentes de materiales, etc.

IV. Volumen N° 4 - Planos

Los planos tendrán una presentación y tamaño uniforme, debiendo ser entregados debidamente protegidos en portaplanos que los mantengan unidos pero que permitan su fácil desglosamiento.

Deberán estar identificados por una numeración y codificación

adecuada y mostrarán la fecha, sello y firma del Jefe del Proyecto. Sin estar limitados a la relación que a continuación se detalla, los planos más importantes y su contenido serán los siguientes:

- (1) Informe general e índice de planos.
- (2) Plano de ubicación, mostrando las vías, centros poblados y proyectos más importantes, dentro del área de influencia del estudio.
- (3) Plano clave a escala 1/25000 en papel indeformable con coordenadas UTM, mostrando los accidentes geográficos, poblaciones, medios de comunicación, fuentes de materiales, botaderos, etc., existentes en el área de estudio, además de una tabla de distancias, altitudes, tráfico y cualquier otra información se estime necesaria.
- (4) Plano de secciones tipo, escala 1:50 (H) y 1:5 (V) indicando todas las dimensiones y demás características de las obras incluidas en la sección transversal de la carretera, tales como ancho y espesor de las distintas capas del pavimento, bermas, cunetas y drenes inclinación de los taludes, zanjas de coronación o de pie de talud, ancho del Derecho de Vía, etc.
- (5) Planos de Planta y Perfil del proyecto a las escalas 1:2000 (H) y 1:200 (V), con la nomenclatura requerida por las Normas Peruanas. En los planos de planta se indicaran las referencias de los PIs, límites de Derecho de Vía, ubicación, incluyendo cotas y pendientes, de alcantarillas, muros, zanjas de coronación y drenaje, guardavías y otras obras complementarias importantes. Sobre los planos de perfil se señalaran la ubicación y referencia de los BMs, alcantarillas, pontones, puentes y otras estructuras.
- (6) Planos de secciones transversales indicando las áreas de explanaciones en cada sección, a escala 1:200 en zona rural y 1:100 en zona urbana.
- (7) Planos de planta y perfil de las zonas urbanas a escala 1:500 (H) y 1:50 (V).
- (8) Diagrama de masas, señalando las compensaciones de volúmenes, las distancias parciales de transporte y la clasificación de los materiales. Escala horizontal 1:25000.
- (9) Planos de canteras, botaderos, fuentes de abastecimiento de agua, escala en planta 1:2000, consignando ubicación, secciones calicatas (escala vertical 1:20), volúmenes y demás características técnicas, datos acerca del periodo de utilización, método de explotación, uso, rendimiento, facilidades de acceso y las distancias de transporte de acuerdo con el diagrama de distribución que lo deberá acompañar.
- (10) Planos general de geología (escala 1:25000) y geotecnia, de análisis de estabilidad de taludes (escala 1:10000) y planos de diseño detallado en escala 1:1000.
- (11) Plano de perfil de suelos, clasificación de materiales de los

distintos estratos, sus constantes físicas, CBR y otras características técnicas así como sus posibilidades de utilización. Escala 1:10000 (H) y para la estratigrafía de las calicatas, 1:20 (V).

- (12) Planos de cuencas hidráulicas e hidrología (escala 1:50000 o menos).
- (13) Planos a escala 1:5000 (H) del sistema del drenaje proyectado, con ubicación de cunetas, zanjas, alcantarillas, etc. Se presentará el perfil longitudinal de cunetas y/o zanjas de drenaje paralelos a la carretera, con indicación de cotas y sus desfuegos a alcantarillas, pontones u otros, asimismo las secciones transversales de todas las obras de drenaje, a escala 1:100, con indicación de cotas de entrada y salida, pendientes, tipo de obra de drenaje, cabezales, etc.
- (14) Plano de Canteras y Fuentes de a escala variable, en el cual detallara en forma concreta y resumida los resultados los resultados de las investigaciones de campo.
- (15) Planos a escala variable según diseño de estructuras de drenaje, puentes y obras de arte (alcantarillas, muros, cunetas revestidas, subdrenaje, etc.) con tablas de cantidades correspondientes a las distintas partidas que se incluyen en el presupuesto y de conformidad con las especificaciones dadas.
- (16) Planos de señalización y seguridad vial; se presentarán a escala variable e incluirá la señalización durante la ejecución de la obra; señalización horizontal (marcas en el pavimento); señalización vertical (señales preventivas, restrictivas e informativas); detalle de los pastes de fijación; elementos de seguridad vial, guardavías, tachas, pastes delineadores, etc. Además, se presentará un plano general de señalización y seguridad vial, a escala 1:5000, ubicando claramente la correspondiente señalización horizontal, vertical y los elementos de seguridad vial.

OTROS DOCUMENTOS QUE PRESENTARÁ EL CONCESIONARIO COMO PARTE DEL INFORME FINAL

V. Volumen N° 5 - Resumen Ejecutivo del proyecto

VI. Volumen N° 6 - Presupuesto

VII. Volumen N° 7 - Evaluación Económica

- Costos de Inversión (económico).
- Costos de Conservación con proyecto y sin proyecto optimizado (económicos).
- Costos de operación vehicular con y sin proyecto optimizado (económicos).
- Beneficios del proyecto (por ahorros en costos de operación, tiempo de viajes y demoras).
- Evaluación Social.
- Análisis de Sensibilidad.

- Explicación de las principales diferencias de resultados encontrados entre la corrida con la que se dio la viabilidad y la actual obtenido en el estudio definitivo.
- Cuadros comparativos de resultados de las corridas con las que se obtuvo la viabilidad del proyecto y las nuevas corridas.
- Hojas de entrada a de alimentación del HDM - III.
- Hojas de salida del HDM. Las hojas de salida a presentar serán como mínimo las dos primeras relacionadas con el Análisis Económico (Valores Presentes y Tasas Internas de Retorno y Valores Anuales Equivalentes y Rugosidad Media). Luego se presentarán las hojas de salida del Deterioro, donde por lo menos debe incluirse la referida a rugosidad por km.
- Hojas de entrada y salida de las corridas con las que se obtuvo la viabilidad.

VIII. Libretas de Trazos y Anexos

El CONCESIONARIO deberá entregar las libretas de trazo, nivelación y secciones transversales; asimismo una relación de los BMs, PIs y sus referencias; hojas de cálculo, diagramas, tablas y gráficos que hayan servido para la elaboración de los documentos presentados.

IX. Discos Compactos

El CONCESIONARIO deberá entregar los discos compactos, con los archivos correspondientes al Estudio, en una forma ordenada y con una memoria explicativa indicando la manera de reconstruir totalmente el Informe Final.

Del mismo modo los planos de diseño, serán presentados en discos compactos en archivos de formato CAD, Microstation a Autocad.

Asimismo, se deberá incluir los archivos de las corridas de la evaluación económica en HDM III en formato "dbf".

3.9 Revisión de Informes

- 3.9.1 El CONCEDENTE dará por aprobado el Informe Final del Estudio Definitivo de Ingeniería del proyecto "Mejoramiento de la carretera Zaña - Cayaltí - Oyotún", una vez que se emita el correspondiente pronunciamiento de aprobación de los revisores y dentro del plazo señalado en la Cláusula 6.6 del Contrato
- 3.9.2 Al presentar el Informe Final del Estudio, el CONCESIONARIO devolverá al CONCEDENTE toda la documentación recibida para el cumplimiento de sus obligaciones contractuales.
- 3.9.3 La documentación que se genere durante la ejecución del Estudio constituirá propiedad del CONCEDENTE y no podrá ser utilizada para fines distintos a los del Estudio, sin consentimiento escrito del CONCEDENTE.

4. RECURSOS MINIMOS HUMANOS OPERACIONALES QUE DEBERA PROPORCIONAR EL CONCESIONARIO

4.1 Recursos mínimos Profesionales y Técnicos:

- Equipo Profesional Responsable
 - 1 Ing. Civil especialista en carreteras, Jefe del Estudio
 - 1 Ing. Civil, especialista en Topografía, Trazo, Diseño Vial y Señalización
 - 1 Profesional especialista en Tráfico y Seguridad Vial
 - 1 Ing. Civil especialista en Suelos y Pavimentos
 - 1 Ing. Especialista en Geotecnia (Geólogo o Civil)
 - 1 Ing. Especialista en Hidrología e Hidráulica (Civil o Agrícola)
 - 1 Ing. Civil, especialista en Estructuras y Obras de Arte
 - 1 Ing. Civil, asistente en estructuras
 - 1 Ing. de Metrados, Costos y Presupuestos.
- Equipo de Apoyo Técnico
 - 1 Asistente de Ingeniería
 - 1 Topógrafo
 - 1 Asistente Topografía
 - 1 Técnico de Suelos
 - 1 Asistente en Estudios de Trafico
 - 1 Asistente de Costos
 - 1 Dibujante - Autocad
 - 1 Secretaria

4.2 Recursos Operacionales

- Equipos de Ingeniería y Computación
- Laboratorio de suelos y pavimentos
- Vehículos para el transporte del personal
- Oficina

4.3 Todos los especialistas deberán reunir la condición física para la ejecución de los trabajos en campo y gabinete.

4.4 Para la prestación de los servicios correspondientes a la elaboración del Estudio, el CONCESIONARIO utilizara el personal profesional calificado, no estando permitido cambios, salvo por razones de fuerza mayor debidamente comprobadas. En estos casos el CONCESIONARIO deberá proponer al CONCEDENTE, con diez (10) Días de anticipación, el cambio de personal a fin de obtener la aprobación del mencionado cambio

El nuevo personal profesional propuesto deberá reunir similar o mejor calificación que el profesional ofertado inicialmente

Los certificados de trabajo emitidos por el CONCESIONARIO a los ingenieros especialistas y jefe de proyecto que participaron en el estudio serán refrendados por el CONCEDENTE, a fin de quedar registrados en la base de datos de la entidad

5. PLAZO DE EJECUCION DEL ESTUDIO

El plazo de ejecución será de ciento cincuenta (150) Días Calendarios.

TÉRMINOS DE REFERENCIA PARA EL ESTUDIO DEFINITIVO DE LAS OBRAS DE IMPLEMENTACION DE LA UNIDAD DE PEAJE

El CONCESIONARIO efectuará el estudio definitivo para implementar la infraestructura necesaria en la construcción de una unidad de peaje, de acuerdo a lo especificado para este tipo de obras.

Asimismo, el CONCEDENTE deberá obtener todas las autorizaciones legales y administrativas necesarias, incluidas las que pudieran corresponder con el Sistema Nacional de Inversión Pública, antes del inicio de la elaboración del estudio definitivo de las obras de implementación de la unidad de peaje

EL CONCESIONARIO coordinará la ubicación y característica de dicha unidad con el CONCEDENTE.

Los resultados de los estudios para la unidad de peaje, se presentará en un informe aparte de los Informes Finales de los estudios definitivos relacionados a las Obras de Rehabilitación, Mejoramiento y/o Conservación Vial de la carretera Nuevo Mocupe — Cayaltí – Oyotún

Todo diseño que prepare el CONCESIONARIO deberá ceñirse estrictamente a su correspondiente Norma o Método, y en la memoria de cálculo se deberá hacer referencia explícita a este.

EL CONCESIONARIO deberá revisar los últimos estudios sobre peaje que la Unidad Gerencial de PROVIAS NACIONAL dispone en archivos, con la finalidad de tomar conocimiento de todos los antecedentes relacionados con el peaje, a fin de proponer las soluciones más adecuadas a partir de estas experiencias.

Las características de la unidad de peaje deberán guardar relación con lo indicado en el Numeral 3.3.1 del Anexo III del Contrato de Concesión

De acuerdo a la Unidad Gerencial de Operaciones de PROVIAS NACIONAL, los requisitos que deben cumplir los lugares seleccionados para la ubicación de una unidad de peaje, para 01 Caseta de cobranza, son los siguientes

i. Sistema de peaje

i.a) En el Perfil se aplica : Sistema de Barrera Abierta

ii. Dimensiones de la Plaza de Peaje

ii.a) Ancho de la isla central : 2.0 m mínimo
ii.b) Ancho de pistas a/c lado caseta : 3.60 m
ii.c) Longitud de la plaza : 400 m. (200 m a c/lado del eje de la caseta)
ii.d) Area para zona administrativa : 20x20 m (10m a c/lado del eje de caseta)

iii. Características del tramo para la Plaza de Peaje

iii.a) Visibilidad antes del peaje : 1,000 metros
iii.b) Visibilidad después del peaje : 1,000 metros
iii.c) Tramo : Recto
iii.d) Pendiente : Plano 0.0%

iv. Características de la Infraestructura del Peaje

iv.a) Edificaciones de Peaje : Administrativo, Caseta de cobranza, caseta para Grupo Electrónico, caseta Policial.
iv.b) Equipamiento : Grupo electrónico, sistema de Iluminación, radio HF, equipo de cómputo, pararrayos,

- pozos a tierra, Torre metálica para depósito de agua
- iv.c) Sistema de Peaje : Equipamiento y software para control del flujo vehicular (sensores de ejes, de unidades, video, monitor y PC de Caseta, impresora termica de tickets, Servidor y Terminal de Administración) semaforo, barrera de control.

v. Señalización de la Plaza de Peaje

- v.a) Señalización Vertical : Señal Informativa Peaje a 1000 m 02 unid
 Señal Informativa Peaje a 500 m 02 unid
 Señal Informativa Peaje a 100 m 02 unid
 Panel de tarifas 02 unid
 Panel de tarifas sobre caseta de cobranza 02
 Chevrone 12 und
- v.b) Señalización Horizontal : Tachas reflectivas
 Reductores de velocidad
 Señales pintadas para indicar acercamiento al peaje.
- v.c) Guardavías : En isla central y laterals de la pista.

1. Plazo para ejecución de estudios

El Estudio se ejecutará en un plazo máximo de ciento cincuenta (150) Dias Calendario. En este plazo no se incluye el periodo de revision y subsanación de observaciones del informe final que presente el CONCESIONARIO.

2. Informe final

- El Informe Final se presentará en original y 4 copias al CONCEDENTE y una copia al REGULADOR, a más tardar a los ciento cincuenta (150) Días Calendario de suscrito el Contrato de Concesión
- El Informe Final se presentará en hojas de tamaño DIN A4, debidamente anillado o empastado o encuadernado.
- Los planos serán presentados a colores el original y las copias podrán ser presentadas en blanco y negro, en el tamaño y escala que el CONCESIONARIO considere apropiado, con la claridad de la información necesaria para su interpretación. Los planos originales y sus copias deberán estar debidamente ordenados y empastados, de modo que permitan su fácil desglosamiento para hacer reproducciones
- Toda la documentación que se presente deberá tener un índice y numeración de páginas, firmados y sellados por el Representante Legal del CONCESIONARIO y el Jefe de Proyecto en todas sus páginas; asimismo cada Especialista firmara y sellará, en señal de conformidad, los documentos de su especialidad, mostrando el sello con su registro del C.I.P.
- El Informe Final del Estudio de la Unidad de Peaje para la carretera Nuevo Mocupe — Cayaltí Oytún, contendrá la siguiente información:

EXPEDIENTE TÉCNICO

- a) Memoria descriptiva.
- b) Especificaciones Técnicas.
 Comprenderá las especificaciones técnicas materia de la obra a ejecutar, por rubros y por cada partida del presupuesto de obra, incluyendo el control de calidad y ensayos durante la ejecución; asimismo comprenderá las actividades para la conservación del medio ambiente, etc.
- c) Análisis de alternativas

- d) Diseño
- e) Relación de metrados por partidas
Los metrados serán detallados por cada partida específica del presupuesto y se incluirá diagramas, secciones y croquis típicos, en los casos que corresponda.
- f) Costos y Presupuestos (opcional)
- g) Planos
- h) Anexos

TÉRMINOS DE REFERENCIA
ESTUDIO DEFINITIVO DE INGENIERIA PARA LA INSTALACION DE DUCTOS
SUBTERRANEOS PARA LINEA DE FIBRA OPTICA

1. Antecedentes

Mediante Decreto Supremo N° 024-2007-MTC publicado en el Diario El Peruano el 25 de julio de 2007, se dispone que las carreteras a ser construidas deberán incluir dentro del área de su Derecho de Vía, ductos y cámaras técnicamente adecuados que permitan la instalación de cables de fibra óptica, los cuales permitirán brindar servicios públicos de telecomunicaciones.

En aplicación del dispositivo legal indicado, correspondería únicamente la instalación de ductos y cámaras en el tramo Zaña — Cayaltí - Oyotún, sin embargo por una situación de continuidad se debe evaluar la instalación desde Nuevo Mocupe hasta Oyotún

Asimismo, mediante Memorándum N° 1292-2008-MTC/09.02 y el Informe Técnico N° 799-2008-MTC/09.02, la Dirección General de Planificación y Presupuesto manifiesta que luego de haberse efectuado la revisión, evaluación y análisis del proyecto "Servicio de Telecomunicaciones de Banda Ancha Zaña – Cayaltí - Oyotún", para declaración de viabilidad dentro del marco del Sistema Nacional de Inversión Pública, determina que no es viable dado que socialmente no es rentable para el país.

2. Objetivo del Estudio

El objeto del Estudio es la elaboración del Estudio Definitivo para la colocación de ductos y cámaras para la instalación de servicios de telecomunicaciones a lo largo de la carretera Nuevo Mocupe - Cayaltí – Oyotún.

3. Alcances de los servicios

La descripción de los alcances de los servicios que se hace a continuación, no es limitativa y servirán para la formulación del Expediente Técnico a ejecutar por el CONCESIONARIO, cuando el CONCEDENTE previa obtención de la declaratoria de viabilidad del proyecto para el servicio de telecomunicaciones, en el marco de las disposiciones referidas al SNIP, lo solicite. Asimismo será de aplicación la Directiva N° 0012008-MTC/02, aprobada por Resolución Ministerial N° 333-2008-MTC/02 de fecha 17 de abril de 2008 u otra que la sustituya o modifique

- El CONCESIONARIO debe realizar los estudios necesarios para la colocación de los ductos y cámaras para instalación de sistema de telecomunicaciones
- Analizar desde el punto de vista técnico y económico de acuerdo al alcance del D.S. N° 024-2007-MTC, la implementación de ductos y cámaras para los servicios de telecomunicaciones por la carretera Nuevo Mocupe - Cayaltí - Oyotún.
- El CONCESIONARIO incluirá en el presupuesto de la implementación de los ductos y cámaras, las obras civiles que se deben realizar para cumplir este fin.
- El CONCESIONARIO propondrá al CONCEDENTE el diseño y costos de los Ductos y Cámaras para instalación de Fibra Óptica.

4. Especificaciones Técnicas Generales

Se proyectará dentro del derecho de vía, ductos y cámaras técnicamente adecuados que permitan la instalación de cables de fibra óptica, los cables permitirán brindar servicios públicos de telecomunicaciones en cumplimiento de lo dispuesto en el Decreto Supremo N° 024-2007-MTC.

- a) El diseño de ductos y cámaras se realizara de acuerdo a la Directiva aprobada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones
- b) Se deberá tomar en cuenta los estudios básicos del estudio de pre inversión a nivel de Factibilidad del proyecto "Mejoramiento de la carretera Zaña - Cayaltí - Oyotún".
- c) El procedimiento constructivo y materiales empleados, en lo que corresponda, deberá ser acorde a las Especificaciones Técnicas Generales para Construcción de Carreteras (EG-2000).
- d) El diseño de ductos y cámaras se realizara fuera del prisma vial, teniendo en cuenta el diseño geométrico de la vía.
- e) El número de ductos a colocar será de acuerdo a la demanda proyectada en la zona, se recomienda la instalación de tres ductos, las que serán de diferentes colores para diferenciarlos
- f) Durante la construcción de las zanjas para la instalación del ducto se pueden encontrar diferentes tipos de terreno y factores que impidan la construcción por un solo procedimiento, por lo que para cada caso específico se debe tomar en cuenta el procedimiento necesario para facilitar la instalación adecuada del ducto.
- g) El Código del color deberá mantenerse en todo el recorrido de la canalización.
- h) Al terminar los trabajos, en los de los ductos se colocaran tapones de manera de impedir el ingreso de agua, animales o algún desperdicio.

Fuera de la plataforma de la carretera

El ducto se instalará preferentemente fuera de la plataforma de la carretera. El proceso de instalación será el siguiente:

- Realizar el trazado
- Realizar la excavación de la zanja dependiendo del tipo de suelo.
- Instalar los ductos y colocar el relleno.
- Compactar con la ayuda de equipo necesario
- Realizar la prueba del ducto y de hermeticidad

En la berma de la carretera

La instalación del ducto en la berma de la carretera se deberá realizar cuando en los límites del Derecho de Vía existan obstáculos o en zonas suburbanas / urbanas en donde no se tenga espacio suficiente por las instalaciones existentes. El proceso será el siguiente:

- Realizar el trazado.
- Realizar la excavación de la zanja dependiendo del tipo de suelo.
- Instalar los ductos.
- Realizar el relleno y colocar las cintas de advertencia.
- Efectuar la compactación con la ayuda del equipo necesario

En la cuneta

La instalación del ducto en la cuneta se realiza cuando en el Derecho de Vía se presentan obstáculos como cortes, taludes, etc. Que no permitan la instalación de los ductos. El proceso será el siguiente:

- Colocar la señalización adecuada en caso se construya en una carretera existente.
- Realizar el trazado.
- Realizar la excavación, este se hará en longitud más larga de la cuneta haciendo la zanja de 0.40 m de ancho y 0.75 m de profundidad.
- Instalar el ducto y luego realizar el relleno e ir colocando las cintas de advertencia.
- Efectuar la compactación con la ayuda del equipo necesario.
- En caso de carreteras existentes se deberá retirar los escombros de la excavación para evitar afectaciones al tráfico.

En el talud vertical sobre la cuneta

Este procedimiento se aplicara cuando la instalación del ducto se realice en el talud vertical adyacente que se encuentran al borde mismo de la cuneta. El proceso será el siguiente:

- Colocar la señalización adecuada en caso se construya en una carretera existente.
- Realizar el trazado.
- Realizar la excavación de 0.30 x 0.30 m.
- Retirar manualmente el material producto de la excavación.
- Nivelar el fondo de la zanja cuidando que no queden piedras que puedan dañar los ductos.
- Instalar los ductos, estos deberán estar unidos con una cinta adhesiva o rafia por tramos de 1.5 a 2 m de distancia, de manera que queden en forma triangular y el ducto de color rojo para la carretera.
- Los ductos serán protegidos con concreto simple de resistencia a la compresión de 140 kg/cm².
- El total de la zanja será relleno de concreto.
- En carreteras existentes se deberá retirar los escombros producto de la excavación para evitar afectaciones al tráfico.

En el talud horizontal al costado de la cuneta

Este procedimiento se aplicara cuando la instalación del ducto se realice en el talud horizontal adyacente que se encuentran al borde mismo de la cuneta. El proceso será el siguiente:

- Colocar la señalización adecuada en caso se construya en una carretera existente.
- Realizar el trazado.
- Realizar la excavación de 0.30 x 0.30 m.
- Se deberá tomar las medidas necesarias para garantizar la estabilidad del talud durante la excavación.
- Retirar manualmente el material producto de la excavación.
- Nivelar el fondo de la zanja cuidando que no queden piedras que puedan dañar los ductos.
- Instalar los ductos, estos deberán estar unidos con una cinta adhesiva o rafia por

tramos de 1.5 a 2 m de distancia, de manera que queden en forma triangular y el ducto de color rojo para la carretera.

- Los ductos serán protegidos con concreto simple de resistencia a la compresión de 140 kg/cm².
- El total de la zanja será rellenado de concreto.
- Concluido los trabajos se deberá retirar los escombros producto de la excavación

En puentes a pontones

- Para la instalación del ducto en los cruces con puentes a pontones será necesaria la instalación de un tubo de acero PVCHD de diámetro de 6", adosado a lo largo de la subestructura del puente, por medio de sujetadores especiales.
- La excavación de la zanja antes que llegue al puente o pontón se realizará de manera que el nivel de profundidad de la zanja disminuya hasta llegar a la altura del tubo de acero, procurando que el radio de curvatura del ducto sea mayor a igual a 0.55 m.
- Posteriormente se instalará el ducto dentro del tubo de acero y se encofrará en sus extremos con un dado de concreto de 0.20 de ancho y 1 m de longitud.
- Concluido los trabajos se deberá retirar los escombros y desperdicios

En cruces con alcantarillas

- Se instalará un tubo de acero con un diámetro de 6", adosado a la estructura de la alcantarilla lo más alejada posible del desagüe. Luego de instalado los ductos, en los extremos del tubo de acero se le protegerá con un dado de concreto de 1 m de longitud y de espesor 0.25 m.
- En el caso que existan alcantarillas que se puedan excavar a una profundidad de 0.40 m sobre la berma de la carretera, se hará cuidando de no dañar su estructura y se colocara el tubo de acero. Luego se introducirá los ductos y se protegerá el tubo de acero encofrando con un dado de concreto de 0,25 m de espesor en toda su longitud más un metro en cada extremo.
- La excavación de la zanja antes que llegue a la alcantarilla se realizará de manera que el nivel de profundidad de la zanja disminuya hasta llegar al nivel del tubo de acero, procurando que el radio de curvatura del ducto sea mayor o igual a 0.55 m.
- Se rellenara la zanja y se efectuara la compactación con ayuda del equipo necesario.
- Concluido los trabajos se deberá retirar los escombros y desperdicios

En cruces con vados o desagües de alcantarillas

- Realizar el trazado.
- Realizar la excavación de la zanja a una profundidad de 1.5 m y con un ancho de 0.40 m.
- Instalar los ductos y realizar el relleno e ir colocando simultáneamente las cintas de advertencia a 0.35 m y 0.80 m sobre el lomo de los ductos.
- Efectuar la compactación con ayuda del equipo necesario.
- Concluido los trabajos se deberá retirar los escombros y desperdicios

Cruces de accesos pavimentados

- Colocar una adecuada señalización en la zona de trabajo, de manera que se brinde seguridad a los usuarios del acceso.

- Marcar la trayectoria de la excavación, realizar el trazo de la zanja y hacer un corte con maquinaria especial de manera que los bordes del pavimento sean regulares.
- Realizar la excavación de la zanja de acuerdo a lo especificado en el proyecto.
- Instalar los ductos y realizar el relleno e ir colocando simultáneamente las cintas de advertencia.
- Efectuar la compactación, se realizara con la ayuda del equipo necesario.
- Para carreteras existentes, la reposición se hará de acuerdo a las características originales del pavimento.

Cruzamiento de la carretera

Este procedimiento se realizara cuando es necesario cambiar la trayectoria de la instalación del ducto al lado opuesto de la carretera, el proceso será el siguiente:

- Colocar una adecuada señalización en la zona de trabajo, de manera que se brinde seguridad a los usuarios de la carretera.
- Marcar la trayectoria de excavación, realizar el trazo de la zanja y hacer un corte con maquinaria especial de manera que los bordes del pavimento sean regulares.
- Realizar la excavación de la zanja de acuerdo a lo especificado en el proyecto.
- En la excavación de la zona de curva hacerlo cuidando que el radio de curvatura del ducto sea mayor o igual a 0.55 m.
- Se instalará una cámara de peso a cada lado de la carretera.
- Se instalará los ductos y se procederá a realizar el relleno, con la colocación simultanea de las cintas de advertencia.
- Efectuar la compactación, se realizara con la ayuda del equipo necesario.
- Para carreteras existentes la reposición se hará de acuerdo a las características originales del pavimento.

En zonas urbanas

Antes de hincar la construcción se deben tomar las medidas necesarias para garantizar la seguridad tanto de los usuarios y sus bienes así como el personal encargado de los trabajos de obra. Se debe minimizar al máximo las molestias a los transeúntes y en ningún caso debe interrumpir el acceso a las propiedades ya sean privadas o públicas. El proceso será el siguiente:

- Realizar el trazo de la zanja y hacer un corte con maquinaria especial de manera que los bordes del revestimiento (asfalto o concreto) sean regulares.
- Cuando existan revestimientos especiales tales como: adoquín, lajas o mosaicos, estos deben ser retirados cuidadosamente procurando no romperlos, además deben ser limpiados y almacenados para reutilizarlos.
- Realizar la excavación de la zanja con ayuda de la maquinaria necesaria.
- Realizar el relleno e ir colocando simultáneamente las cintas de advertencia.
- Efectuar la compactación con ayuda del equipo necesario.
- La reposición se hará de acuerdo a las características originales del lugar.
- Retirar el material producto de la excavación y limpiar el lugar de trabajo.

Cámaras

Las cámaras serán de concreto armado, Clase D (resistencia 210 kg/cm²). También podrán ser de material prefabricado.

- Salvo que el proyecto indique otra cosa o así lo apruebe el organismo competente, las cámaras se construirán según sea el caso con las siguientes medidas interiores 1.20 x 1.20 x 1.00 m.
- Antes del vaciado del piso se construye el sistema de drenaje (sumidero), que se ubicara en el centro de la cámara.
- Salvo del piso se construye el sistema de drenaje (sumidero), que se ubicara en el centro de la cámara.
- Para la construcción del sumidero se hará una excavación de 0.50 x 0.50 x 0.60 m a partir del nivel inferior de este se rellenara con una capa de 0.50 m de piedras (tipo canto rodado) de 0.10 m de diámetro, se colocara un pedazo de tubería de PVC de 0.20 m de diámetro por 0.30 m de longitud. El resto de la excavación se rellenara con piedra tipo canto rodado de 5 a 7.5 cm. de diámetro; el interior del tubo se rellenara con piedra canto rodado de 1" de diámetro hasta 0.10 m bajo el nivel superior del piso de la cámara.
- En zonas donde el terreno es impermeable y de napa freática alta, el sumidero será ciego.
- El piso este constituido por una losa de concreto armada de 0.15 m de espesor y por una cimentación de las paredes laterales. El piso y la cimentación se vaciaran al mismo tiempo a fin de construir un elemento monolítico.
- El acabado del piso debe ser una superficie semi-pulida con una pendiente de 1.5% hacia el sumidero.
- Los encofrados de muros y techo se harán de tal manera que constituyan elementos rígidos y diseñados para soportar las presiones de la masa de concreto, asimismo se tomaran las medidas necesarias para que el acabado de las superficies internas de la cámara sea tipo caravista.
- Los muros y techo tendrán un espesor de 0.15 m, se debe considerar en los muros el espacio para la acometida que servirá para unir el ducto a la cámara.
- Se tendrá cuidado de dejar las ventanas correspondientes para la salida de ductos.
- Los acabados del cuello de la cámara y las acometidas para los ductos se harán con una capa de mortero en la proporción 1:2 de 2 cm. de espesor.
- En general durante la colocación del concreto en la cámara y en las reposiciones este debe ser vibrado con el equipo adecuado.
- Una vez terminada y aprobada la instalación de la cámara y la conexión de los ductos, así como su continuidad y hermeticidad, se procederá a rellenar de manera que se deje con las mismas características del suelo original.
- Una vez terminado todos los trabajos se evacuaran inmediatamente los residuos o desperdicios, al depósito de desechos aprobado.

Ubicación

- La ubicación longitudinal de las cámaras, en tangentes y alineamientos horizontales con radios de curvatura mayores a 100 m, serán a cada 1000 m, a menos que el proyecto indique otra cosa y en lugares en donde no haya cruce vehicular.
- La ubicación de las cámaras, en alineamiento horizontales con radios de curvaturas mayores a 50 m y menores a 100 m, serán a cada 500 m.
- La ubicación de las cámaras, en alineamiento horizontales con radios de curvaturas menores a 50 m, serán a cada 250 m.
- La separación entre cámaras será de 20 m y su ubicación lateral será siempre tangente al ducto.
- Se instalarán cámaras de paso a cada lado de los cruces de puentes a carreteras

Conexiones a la Cámara

Las conexiones a las cámaras se harán cortando los ductos e introduciéndolo en las acometidas de tal manera que quede un centímetro de ducto dentro de la cámara.

El ducto nunca deberá quedar destapado mientras no se sellen las conexiones, todas las conexiones de los ductos en las acometidas deberán sellarse con un material flexible que cumplan con las especificaciones del fabricante, una vez sellada las conexiones, se tapara la cámara y se pintara o marcara de acuerdo al ducto conectado a él.

Señalización de los Ductos y Cámaras

- La señalización de los ductos y cámaras se harán por medio de postes a lo largo de la carretera, camino o veredas para que el personal de operación y mantenimiento identifiquen la trayectoria del cable de fibra óptica en zonas rurales y zonas urbanas, tanto los puntos de empalmes, como la trayectoria recta y cambios de dirección. Los postes serán de color verde.
- Estos postes se colocaran cada 250 m aproximadamente. Se colocaran también en cada inicio y terminación de curva, además se podrán colocar a menos de 250 m de distancia en aquellos lugares donde no se puede visualizar el poste anterior.
- La instalación de los postes para los enlaces nuevos se debe realizar tomando en cuenta que deben de ubicarse a 1 m del eje de instalación de la trayectoria de fibra óptica hacia el límite del derecho de vía. Para los casos en que las condiciones del terreno no permitan la ubicación de los postes estos se deben situar y colocar en el lugar más cercano a dicho eje. La profundidad de excavación será de 0.80 m y su altura sobre el terreno natural será de 0.60 m.
- Para el caso de un área rural, se deben colocar dos postes, uno a cada lado en los siguientes casos: caminos o puertas de acceso a ranchos, caminos vecinales, cruces de vados, ríos, puentes, cruce de carreteras, alcantarillas, ferrocarril.
- Se colocaran postes en las cámaras, estos serán identificados por franjas de color negro, una franja para cámaras de paso, dos franjas para cámaras de conexión.

5. Plazo de ejecución de estudios

Será definido por el CONCEDENTE, cuando éste lo solicite previa obtención de declaratoria de viabilidad.

6. Informe Final

- El Informe Final se presentará en original y 4 copias al CONCEDENTE y una copia al REGULADOR, a más tardar dentro del plazo señalado en el numeral precedente.
- El Informe Final se presentará en hojas de tamaño DIN A4, debidamente anillado o empastado a encuadernado.
- Los planos serán presentados a colores el original y las copias podrán ser presentadas en blanco y negro, en el tamaño y escala que el CONCESIONARIO considere apropiado, con la claridad de la información necesaria para su interpretación. Los planos originales y sus copias deberán estar debidamente ordenados y empastados, de modo que permitan su fácil desglosamiento para hacer reproducciones.
- El Informe Final del Estudio Definitivo de Ingeniería para la Colocación de Ductos

y Cámaras para Instalación de Servicios de Telecomunicaciones de la carretera Nuevo Mocupe — Cayaltí - Oyotún, contendrá la siguiente información:

EXPEDIENTE TECNICO

1.1 Generalidades

- 1.1.1 Ubicación y Descripción del Área de Trabajo
- 1.1.2 Alcances del Trabajo

1.2 Antecedentes del Área de Trabajo

- 1.2.1 Recopilación
- 1.2.2 Análisis
- 1.2.3 Conclusiones

1.3 Diseños

- 1.3.1 Análisis, conclusiones y recomendaciones

1.4 Metrados, Costos y Presupuesto.

- 1.4.1 Metrados
- 1.4.2 Análisis de precios unitarios
- 1.4.3 Presupuesto

1.5 Planos

1.6 Anexos

El Consultor preparará el Expediente Técnico para la obra de construcción de Ductos y Cámaras para la instalación de fibra óptica a lo largo de la carretera Nuevo Mocupe — Cayaltí Oyotún.

ANEXO VII

RESUMEN DE INVERSION PROYECTADA REFERENCIAL

Concepto	Tramo			Total (S/.)	Total (US\$)
	<i>Nuevo Mocupe</i>	<i>Zaña - Cayaltí</i>	<i>Cayaltí - Oyotún</i>		
Costo de Obra (S/.)	2,657,692.24	2,129,405.05	40,178,234.86	44,965,332.15	15,805,037.66
Estudios Definitivos (3%)	79,730.77	63,882.15	1,205,347.05	1,348,959.96	474,151.13
Supervisión (5%)	132,884.61	106,470.25	2,008,911.74	2,248,266.61	790,251.88
Costos	53,153.84	42,588.10	803,564.70	899,306.64	316,100.75
Total Inversión (S/.)	2,923,461.47	2,342,345.55	44,196,058.34	49,461,865.36	
Total inversión (US\$)	\$ 1,027,578.72	\$ 823,320.05	\$ 15,534,642.65	17,385,541.43	

Tipo de cambio al 30/05/08

S/.2.85

PRESUPUESTOS Y PRECIOS UNITARIOS REFERENCIALES DE LAS PRIMERAS INTERVENCIONES

**CONSERVACION VIAL PERIODICA
TRAMO: NUEVO MOCUPE ZAÑA**

ITEM	DESCRIPCION DE PARTIDA	UNIDAD	METRADO	PRECIO UNITARIO S/.	PARCIAL S/.
01	OBRAS PRELIMINARES				247 046.90
01.01	Movilización y Desmovilización de Equipo	glb,	1.00	115,078.37	115,078.37
01.02	Trazo y Replanteo	km.	10.70	2,620.59	28,040.31
01.03	Mantenimiento de Transito y Seguridad Vial	mes	6.00	17,321.37	103,928.22
03	PAVIMENTO				360,674.42
03.01	Micropavimento e=2 cm	m ²	13,200.00	17.76	234 432.00
03.02	Tratamiento de fisuras	rn	4,500.00	6.95	31,275.00
03.03	Slurry Seal con polimeros SBR	m ²	15,741.00	5.79	91,140.39
03.04	Sellos de Fisuras Delgadas (Rutting)	m	1,048.50	3.65	3,827.03
04	OBRAS DE ARTE Y DRENAJE				636,370.93
04.01	Demolición y Eliminación de Estructuras Menores	m ³	224.55	42.22	9 480.50
04.02	Excavación no clasificada para Estructuras	m ³	1,486.30	2427	36,072.50
04.03	Excavación manual	m ³	320.63	48.53	15,560.17
04.04	Retiro de tuberías de concreto	m	22.50	36.42	819.45
04.05	Relleno compactado para Estructuras	m ³	802.05	74.80	59 993.34
04.06	Concreto simple f c = 210 kg/cm2	m	252.24	246.90	62,278.06
04.07	Concreto simple f c = 100 kg/cm2 e=0.10 m	m2	216.40	17.60	3,843.84
04.08	Encofrado de losas, vigas y diafragmas	m ²	1,447.99	71.95	104,182.88
04.09	Acero de Refuerzo fy = 4200 Kg/cm2	Kg	22,552.84	5.07	114,342.90
04.10	Alcantarilla TMC D=36" C=14 R=10 m/día	m	71.00	435.94	30,951.74
04.11	Revestimiento de Piedra Emboquillada e=0.20 m	m ²	1,642.83	52.45	86 166.43
04.12	Revestimiento de Piedra Emboquillada e=0.30 m	m	75.00	89.91	6,743.25
04.13	Pintura para alcantarillas metálicas	m ²	407.25	12.12	4,935.87
06	SEÑALIZACION Y SEGURIDAD VIAL				185,069.37
06.01	Señales Informativas	und	32.00	528.99	16,927.68
06.02	Señales Reglamentarias	und	26.00	452.99	11,777.74
06.03	Señales Preventivas	und	22.00	581.69	12,797.18
06.04	Marcas sobre el pavimento	m ³	327.12	5.36	1 753.36
06.05	Pintura lineal continua	m	23,328.75	2.16	50 390.10
06.06	Pintura lineal discontinua	m	19,687.50	3.47	68,315.63
06.07	Tachas bidireccionales	und	1,783.00	12-96	23,107.68
07	PROTECCION AMBIENTAL				410,940.40
07.01	Costos Ambientales	und	1.00	410 940 40	410,940.40
COSTO DIRECTO DE OBRA					1,739,102.02
GASTOS GENERALES			18.42%		
UTILIDAD			10.00%		320,342.60
					173,910.20
SUB TOTAL					2,233,354.83
IGV			19.00%		424,337.42
TOTAL DE COSTO DE OBRA					S/. 2,657,692.24
SUPERVISION DE ESTUDIOS Y OBRA			5%		S/. 132,884.61
ESTUDIOS DEFINITIVOS			3%		S/. 79,730.77
GASTOS ADMINISTRATIVOS			2%		S/. 53,153.84

MONTO DE INVERSION PROYECTADA REFERENCIAL	SI. 2,923,461.47
TIPO DE CAMBIO Al 30/05/08	S/. 2.845
MONTO DE INVERSION PROYECTADA REFERENCIAL EN US\$	\$ 1,027,578.72

**PRESUPUESTO Y PRECIOS UNITARIOS REFERENCIALES DE LAS
PRIMERAS INTERVENCIONES**

**MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA ZAÑA CAYALTI OYOTUN
TRAMO ZAÑA CAYALTI**

ITEM	DESCRIPCION DE PARTIDA	UNIDAD	METRADO	PRECIO UNITARIO S/	PARCIAL S/.
01	OBRAS PRELIMINARES				233,872.66
01.01	Movilización y Desmovilización de Equipo	gib,	1.00	124,033.28	124.033.28
01.02	Trazo y Replanteo	km.	3.50	2 820.59	9,172.07
01.03	Mantenimiento de Transito y Seguridad Vial	roes	3.00	33,555.77	100.867.31
02	MOVIMIENTO DE TIERRAS				91,546.40
02.01	Roca y Limpieza	ha	0.68	8.598.45	4,486.95
02.02	Conformación de Terraplén	m ^a	8,096.60	14.28	87,059.45
03	PAVIMENTO				360,218.50
03.01	Base Granular	m ⁼	3,262.50	33.68	109,881.00
03.02	Imprimación Asfáltica	M ²	21,750.00	3.05	88,337.50
03.03	Tratamiento Superficial Bicapa	01 ²	21,750.00	8.00	174,000.00
04	OBRAS DE ARTE Y DRENAJE				104,649.11
04.01	Demolición y Eliminación de Estructuras Menores	m ^a	44.91	41.48	1,862.87
04.02	Excavación no clasificada para Estructuras	M	297.28	23.80	7,074.79
04.03	Excavación manual	m ³	82.12	47.61	3,909.73
04.04	Retiro de tuberías de concreto	m	4.50	38.42	163.89
04.05	Relleno compactado para Estructuras	m ²	180.41	68.00	10,587.06
04.06	Concreto simple fc = 210 kg/cm2	m ³	50.46	243.89	12,304.25
04.07	Concreto simple fc = 100 kg/cm2 e=0.10 m	m ²	43.68	16.60	725.09
04.08	Encofrado y desencofrado losas y vigas	M ²	289.60	66.72	19,322.11
04.09	Acero de Refuerzo fy = 4200 Kg/cm2	Kg	4,510.67	5.18	23,364.75
04.10	Alcantarilla TMC 36"	m	14.20	445.14	6,320.99
04.11	Revestimiento de Piedra Emboquillada e=0.20 m	m ^x	328.57	50.87	16,714.36
04.12	Revestimiento de Piedra Emboquillada e=0.30 m	m ²	15.00	87.47	1,312.05
04.13	Pintura para alcantarillas metálicas	m ²	81.45	12.12	987.17
05	TRANSPORTES				216,924.63
05.01	Transporte Material Granular d<=1 Km	m ³ -Km	8,618.81	7.71	66,451.03
05.02	Transporte Material Granular d> 1 Km	-Km	53,933.19	2.79	150,473.60
08	SEÑALIZACION Y SEGURIDAD VIAL				69,915.18
06.01	Señales Informativas	and	10.00	476.67	4,766.70
06.02	Señales Reglamentarias	and	8.00	425.04	3,405.12
06.03	Señales Preventivas	and	7.00	524.18	3,669.26
06.04	Marcos sobre el pavimento	m ²	109.04	5.36	584.45
06.05	Pintura lineal continua	m	7,776.25	2.19	17,029.99
06.06	Pintura lineal discontinua	m	6,562.50	3.52	23,100.00
08.07	Tachas bidireccionales	and	594.00	12.39	7,359.66
07	PROTECCION AMBIENTAL				230,779.10
07.01	Costos Ambientales	and	1.00	230,779.10	230,779.10
COSTO DIRECTO DE OBRA				1,287,905.58	
SUB TOTAL				GASTOS GENERALES	28.94%
				UTILIDAD	10.00%
				IGV	19.00%
TOTAL DE COSTO DE OBRA				S/. 2,129,405.05	
SUPERVISION DE ESTUDIOS (OBRA			5%	S/. 106,470.25	
ESTUDIOS DEFINITIVOS			3%	S/. 63,882.15	
GASTOS ADMINISTRATIVOS			2%	S/. 42,588.10	

MONTO DE INVERSION PROYECTADA REFERENCIAL	S/. 2,342,345.55
TIPO DE CAMBIO AL 30/05/08	S/ 2. 845
MONTO DE INVERSION PROYECTADA REFERENCIAL EN US\$	\$ 823,320.05

PRESUPUESTOS Y PRECIOS UNITARIOS REFERENCIALES DE LAS PRIMERAS INTERVENCIONES

**MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA ZAÑA-CAYALTÍ- OYOTÚN
TRAMO: CAYALTI – OYOTUN**

ITEM	DESCRIPCION DE PARTIDA	UNIDAD	METRADO	PRECIO UNITARIO S/.	PARCIAL S/.
01	OBRAS PRELIMINARES				799,329.96
01.01	Movilización y Desmovilización de Equipo	glb.	1.00	312,801.84	312,801.84
01.02	Trazo y Replanteo	km.	32.00	2,620.59	83,858.88
01.03	Mantenimiento de Tránsito y Seguridad Vial	mes	12.00	33,555.77	402 869.24
02	MOVIMIENTO DE TIERRAS				8,687,399.30
02.01	Roca y Limpieza	ha	17.81	6,598.45	117,516.39
02.02	Excavación sin clasificar	m ³	30,891.55	9.10	281,113.11
02.03	Conformación de Terraplén	rn ³	353,463.40	17.36	6,136,124.62
02.04	Mejoramiento de Subrasante	m ²	6,121.30	8.60	52,643.18
03	PAVIMENTO				4,521,274.08
03.01	Sub -Base Granular	m ³	30,220.50	25.83	780,595.52
03.02	Base Granular	m ³	36,727.88	33.95	1,246,911.53
03.03	Imprimación Asfáltica	m ²	244,852.50	3.05	746,800.13
03.04	Tratamiento Superficial Bicapa	ma	244,852.50	8.36	2,046,968,90
04	OBRAS DE ARTE Y DRENAJE				7,052,896.67
04.01	Demolición y Eliminación de Estructuras Mayores	m ³	150.50	64.80	9,752.40
04.02	Demolición y Eliminación de Estructuras Menores	m ³	1,537.16	41.48	63,761.40
04.03	Excavación no clasificada para Estructuras	m ³	20,523.12	23.80	488,450.26
04.04	Excavación no clasificada para Estructuras e=0.20 m	m ²	44,864.00	4.76	213,552.64
04.05	Corte en Material Streit	m ³	333.20	2.36	786.35
04.06	Excavación manual	m ²	170.78	47.61	8 130.84
04.07	Excavación en lecho de río	m ³	1,005.20	57.89	58,191.03
04.08	Retiro de tuberías de concreto	m	594.00	36.42	21,633.48
04.09	Relleno compactado para Estructuras	m ³	11,506.20	68.38	786,793.96
04.10	Concreto simple fc. 210 kg/cm ²	rn ³	7,556.41	249.21	1,883,332.94
04.11	Concreta simple fc = 100 kg/cm ² e=0.10 m	m ²	687.00	17.17	11,795.79
04.12	Concrete simple fc = 175 kg/cm ² + 30% P.G.	m ³	280.10	172.34	48,272.43
04.13	Concrete simple fc = 100 kg/cm ²	m ³	368.82	162.96	60,102.91
04.14	Encofrado y desencofrado losas y vigas	m ²	18,663.96	66.72	1,111,819.41
04.15	Acero de Refuerzo fy = 4200 Kg/cm ²	K9	223,969.15	5.18	1,180,160.20
04.16	Alcantarilla TMC 36"	m	826.50	445.16	367,924.74
04.17	Alcantarilla TMC 48"	m	230.50	691.69	159,434.55
04.18	Enrocado de Protección 1	m ³	4,629.39	42.68	197,582.37
04.19	Enrocado de Protección 2	m ³	482.90	39.17	18,915.19
04.20	Geotextit 300 gr	m ²	5,048.00	6.26	31,600.48
04.21	Junta elastomerica	in	1,752.60	7.57	13,267.18
04.22	Mortero asfaltico	m	1,212.60	3.88	4,704.89
04.23	Revestimiento de Piedra Emboquillada e=0.20 m	m ²	3,772.80	51.87	195,695.14
04.24 ¹	Revestimiento de Piedra Emboquillada e=13.30 m	ill ²	35.50	88.68	3,148.14
04.25	Pintura pare alcantarillas metálicas	m ²	6,344.78	12.12	78,898.73
04.26	Tubería PVC D=1/2"	m	1,621.50	25.11	40,715.87
04.27	Junta water step 4"	m	1,212.60	13.75	16,673.25

PRESUPUESTO Y PRECIOS UNITARIOS REFERENCIALES DE LAS PRIMERAS INTERVENCIONES

**MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA ZAÑA CAYALTI OYOTUN
TRAMO CAYALTI - OYOTUN**

ITEM	DESCRIPCION DE PARTIDA	UNIDAD	METRADO	PRECIO UNITARIO S/	PARCIAL S/.
05	TRANSPORTES				5,559,392.26
05.01	Transporte Material Granular d<= 1 Km	m ³ -Km	296,439.62	7.71	2,285,549.47
05.02	Transporte Material Granular d> 1 Km	m ³ -Km	1,173,420.35	2.79	3,273,842.78
06	SEÑALIZACION Y SEGURIDAD VIAL				551,864.12
06.01	Señales Informativas	und	95.00	472.97	44,932.15
06.02	Señales Reglamentarias	und	77.00	421.94	32,489.38
06.03	Señales Preventivas	und	67.00	520.47	34,871.49
06.04	Marcas sobre el pavimento		996.94	5.36	5,343.60
06.05	Pintura lineal continua	m	71,096.00	2.19	155,700.24
06.06	Pintura lineal discontinua	m	60,000.00	3.52	211,200.00
06.07	Tachas bidireccionales	und	5,434.00	12.39	67,327.26
07	PROTECCION AMBIENTAL				923,188.40
07.01	Costos Ambientales	und	1.00	923,188.40	923,188.40
COSTO DIRECTO DE OBRA					26,295,344.68
GASTOS GENERALES			18.40%	4,838,343.42	
UTILIDAD			10.00%	2,629,534.47	
SUB TOTAL				33,763,222.57	
IGV			19.00%	6,415,012.29	
TOTAL DE COSTO DE OBRA					S/. 40,178,234.86
SUPERVISION DE ESTUDIOS Y OBRA			5%	S/. 2,008,911.74	
ESTUDIOS DEFINITIVOS			3%	S/. 1,205,347.05	
GASTOS ADMINISTRATIVOS			2%	S/. 803,564.70	
MONTO DE INVERSION PROYECTADA REFERENCIAL					S/.44,196,058.34
TIPO DE CAMBIO AL 30/05108					S/. 2.845
MONTO DE INVERSION PROYECTADA REFERENCIAL EN US\$					\$ 15,534,642.65

ANEXO VIII
OFICIO DE PROINVERSIÓN AL CONCEDENTE DE
ACUERDO A LO ESTIPULADO EN LA CLÁUSULA 9.7

ANEXO IX

**TESTIMONIO DE LA ESCRITURA PÚBLICA DE
CONSTITUCIÓN SOCIAL Y ESTATUTO DEL
CONCESIONARIO**

**ANEXO X
PENALIDADES CONTRACTUALES**

Tabla N° 1: Penalidades referidas a la Sección III del Contrato: Eventos a la fecha de la suscripción del Contrato

Cláusula Contrato	Monto (US\$)	Descripción de penalidad	Criterio de Aplicación
3.3.g)	100	Atraso en el pago a PROINVERSION, por concepto de actos preparatorios para el proceso de entrega de la Concesión	Cada Día de atraso

Tabla N° 2: Penalidades referidas a la Sección V del Contrato: Régimen de Bienes

Cláusula Contrato	Monto (US\$)	Descripción de penalidad	Criterio de Aplicación
5.24	100	Atraso en la reposición de los Bienes Reversibles sobre el plazo máximo indicado.	Cada Día de atraso desde que sea requerido.
5.54	2,000	No ejercer la defensa posesoria.	Cada vez

Tabla N° 3: Penalidades referidas a la Sección VI: Obras de Construcción

Cláusula Contrato	Monto (US\$)	Descripción de penalidad	Criterio de Aplicación
6.1	5,000	Atraso en el plazo máximo de Ejecución de las Obras de Construcción.	Cada Día
6.3	2,000	No dar al REGULADOR, supervisor de obras y al equipo que este disponga, de ser el caso, libre acceso a las áreas de Obra para realizar su labor.	Cada vez
6.5	500	Atraso en la entrega del Estudio Definitivo de ingeniería para la Construcción de las Obras indicadas en el Anexo III.	Cada Día
6.11	1,000	No contar para el tramo indicado en el Anexo III, con un Libro de Obra.	Cada vez
6.12	1,000	No permitir tanto al CONCEDENTE como al REGULADOR el libre acceso al Libro de Obra durante la Construcción de las Obras.	Cada vez
6.13	500	Atraso en la presentación al REGULADOR de un Programa de Ejecución de Obras.	Cada Día
	5,000	Atraso en la presentación de los contratos de ejecución de obras.	Cada Día
11.2	5,000	Atraso en la presentación de la Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción.	Cada Día

6,22	2,000	Incumplimiento de las Normas vigentes en materia de gestión de tráfico incumplimiento de las indicaciones y recomendaciones del Estudio Definitivo de Ingeniería e incumplimiento de las indicaciones que al respecto determine el Supervisor de Obras.	Cada vez
6.23	2,000	No mantener transitables, para todo tipo de vehículos, los caminos públicos o variantes por los que fuera necesario desviar el tránsito a causa de la ejecución de las Obras de Construcción.	Cada vez
6.24	500	Atraso en la presentación al REGULADOR de un plan de tránsito provisorio que asegure el tránsito fluido en todo el sector afectado por las Obras.	Cada Día
6.27	500	Atraso en la presentación de Reporte de Avance de Obra correspondiente a la etapa de ejecución de Obra.	Cada Día
6.29	500	Atraso en el plazo estipulado para subsanar las observaciones o irregularidades detectadas por el Regulador.	Cada Día

Tabla N° 4: Penalidades referidas a la Sección VII del Contrato: De la Conservación de las Obras

Cláusula Contrato	Monto (US\$)	Descripción de penalidad	Criterio de Aplicación
7.8	200	Atraso en la entrega de informes relativos al desarrollo de la Conservación de la Concesión.	Cada Día de atraso
Anexo III	5,000	Incumplimiento en los Niveles de Servicio Global	Cada vez

- **Penalidades correspondientes a la Cláusula 6.29B incluidas por el numeral 3.8 de la Cláusula Tercera de la Adenda N° 1 al Contrato de Concesión, suscrita con fecha 18 de abril de 2017, cuyo texto es el siguiente:**

Cláusula Contrato	Monto (US\$)	Descripción de la penalidad	Criterio de Aplicación
6.29 B.	100	Atraso en la entrega del Informe Técnico de Conservación Vial Inicial (ITCVI) por causas imputables al Concesionario.	Cada Día de atraso
6.29 B.	100	Atraso en el plazo máximo de ejecución de la Conservación Vial Inicial por causas imputables al Concesionario	Cada Día de atraso
6.29 B.	100	Atraso en el plazo estipulado para subsanar las observaciones formuladas por el CONCEDENTE en el Informe Técnico de Conservación Vial Inicial	Cada Día de atraso
6.29 B.	100	Atraso en el inicio de la ejecución de la Conservación Vial Inicial por causas imputables al Concesionario, de acuerdo al sexto párrafo de la Cláusula 6.29B.	Cada Día de atraso

Tabla N° 5: Penalidades referidas a la Sección VIII del Contrato: Explotación de la Concesión

Cláusula Contrato	Monto (US\$)	Descripción de penalidad	Criterio de Aplicación
-------------------	--------------	--------------------------	------------------------

8.5	200	Atraso en la entrega requerida de Informes relativos al desarrollo de la Explotación de la Concesión.	Cada Día de atraso
8.9	200	Atraso en la presentación al REGULADOR de los reglamentos internos	Cada Día de atraso
8.11	500	Incumplimiento de la implementación de los servicios obligatorios.	Cada vez

Tabla N° 6: Penalidades referidas a la Sección XII del Contrato: Régimen de Seguros

Cláusula Contrato	Monto (US\$)	Descripción de penalidad	Criterio de Aplicación
12.1	500	Incumplimiento de levantamiento de observaciones de propuesta de pólizas	Cada Día de atraso por cada póliza
12.4	1,000	Incumplimiento de la obligación de mantener vigentes las pólizas de seguro referidas a la responsabilidad civil, sobre bienes en construcción, de riesgos laborales y otras pólizas.	Cada vez por póliza

Tabla N° 7: Penalidades referidas a la Sección XIII: Consideraciones Socio Ambientales

a) Relacionadas con las Obligaciones de Información y Otras

Cláusula Contrato	Monto (US\$)	Descripción de Penalidad	Criterio de Aplicación
13.6 y 13.7	1000	Atraso en la entrega del Estudio de Impacto Ambiental	Cada Día
	500	Atraso en la entrega de informes ambientales	Cada vez

b) Durante las Obras de Construcción y Conservación

Cláusula Contrato	Monto (US\$)	Descripción de Penalidad	Criterio de Aplicación
13.12	500	Atraso en la entrega de los informes ambientales durante esta etapa	Cada Día
	500	Incumplimiento del plazo de entrega del Plan de Prevención de Riesgos para esta etapa	Cada Día
13.4	5,000	Incumplimiento de las medidas contenidas en el Plan de Manejo Ambiental	Cada vez
13.8	1,000	Incumplimiento de la implementación de instrucciones impartidas por el REGULADOR a CONCEDENTE como consecuencia de la evaluación de la implementación del Plan de manejo Ambiental	Cada Día

13.8	1,000	Atraso en la implementación de instrucciones impartidas por el REGULADOR o CONCEDENTE como consecuencia de la evaluación de implementación del Plan de manejo Ambiental	Cada Día
13.12	5,000	Implementar y/o utilizar aéreas auxiliares de apoyo temporal no aprobadas por la Autoridad Ambiental competente	Cada vez
13.12	5,000	Exceder aéreas y/o volúmenes aprobados por el EIA para las actividades de explanaciones, desbroce, extracción de material para la ejecución del proyecto vial, disposición de material excedente a ser dispuesto por la ejecución del proyecto vial, así como la utilización de fuentes de agua y volúmenes no aprobados.	Cada vez

Cláusula Contrato	Monto (US\$)	Descripción de Penalidad	Criterio de Aplicación
13.6-13.13	5,000	Ocasionar daños ambientales en el área de la concesión o en zonas fuera del área de la misma, en la medida que los impactos hayan sido identificados en el EIA o en su defecto se demuestre que la causa del daño se hubiera originado como consecuencia de las actividades realizadas en el área de concesión.	Cada vez
	500	Incumplimiento del plazo de entrega del Plan de Control de Accidentes o Plan de Contingencias para esta etapa	Cada Día

c) Durante la Conservación y operación de la Concesión

Cláusula Contrato	Monto (US\$)	Descripción de Penalidad	Criterio de Aplicación
	500	Atraso en la entrega de los informes ambientales durante la etapa de Conservación de obras y/o Explotación de la Concesión, según corresponda	Cada Día
	500	Incumplimiento del plazo de entrega del Plan de Prevención de Riesgos para esta etapa	Cada Día
13.4	5,000	Incumplimiento de las medidas contenidas en el Plan de Manejo Ambiental	Cada vez
13.8	1,000	Incumplimiento de la implementación de instrucciones impartidas por el REGULADOR o CONCEDENTE como consecuencia de la evaluación de la implementación del Plan de manejo Ambiental	Cada Día
13.8	1,000	Atraso en la implementación de instrucciones impartidas por el REGULADOR o CONCEDENTE como consecuencia de la evaluación de la implementación del Plan de manejo Ambiental	Cada Día
13.12	5,000	Implementar y/o utilizar aéreas auxiliares de apoyo temporal no aprobadas por la Autoridad Ambiental competente	Cada vez
13.12	5,000	Exceder aéreas y/o volúmenes aprobados por el EIA para las actividades de explanaciones, desbroce, extracción de material para la ejecución del proyecto vial, disposición de material excedente a ser dispuesto por la ejecución del proyecto vial, así como la utilización de fuentes de agua y volúmenes no aprobados.	Cada vez
13.6 —13.13	5000	Ocasionar daños ambientales en el área de la concesión o en zonas fuera del área de la misma, en la medida que los impactos hayan sido identificados en el EIA o en su defecto se demuestre que la causa del daño se hubiera originado como consecuencia de las actividades realizadas en el área de concesión.	Cada vez
	500	Incumplimiento del plazo de entrega del Plan de Control de Accidentes o Plan de Contingencias para esta etapa.	Cada Día

Tabla N° 8: Sección XX: Fideicomiso de Administración

Cláusula Contrato	Monto (US\$)	Descripción de Penalidad	Criterio de Aplicación
	1,000	Incumplimiento de la constitución de Fideicomiso de Administración en las condiciones y plazo establecidos para tales efectos	Una vez

ANEXO XI
PROPUESTA ECONOMICA

ANEXO N° 6

Formulario 1: MODELO DE CARTA DE PRESENTACION DE OFERTA ECONOMICA

Sobre N° 3

(Referencia: Numeral 7.2.1. de los Lineamientos)

Lima, 22 de enero de 2009

Señores

**Comité de PROINVERSION en
Proyectos de Infraestructura y de Servicios Públicos
Agencia Promoción de la Inversión Privada- PROINVERSION
Presente.-**

Postor: OBRAS DE INGENIERIA S.A.

Tramo: NUEVO MOCUPE - CAYALTI - OYOTUN

De acuerdo a lo indicado en las Bases del Concurso, nos es grato hacerles llegar nuestra Oferta Económica de acuerdo a las condiciones establecidas para el presente Concurso, en los siguientes términos:

A. Propuesta Económica

(A.1) PPO solicitado (PPO): **Quince Millones Seiscientos Veinte y Un Mil Cuatrocientos Sesenta y Dos con 00/100 Dólares Americanos (US\$ 16'621,462.00)**, en las condiciones indicadas en el Contrato.

(A.2) PAMO anual solicitado (**PAMO**): **Un Millón Cuatrocientos Cuarenta y Tres Mil Veinte y Nueve con 00/100 Dólares Americanos (US\$ 1'443,029.00)**, en las condiciones indicadas en el Contrato.

Declaramos que nuestra Oferta Económica tiene el carácter de irrevocable y que mantendrá su plena vigencia hasta sesenta (60) Días posteriores a la Fecha de Cierre comprometiéndonos a prorrogarla obligatoriamente si el Comité así lo dispusiera.

Nombre Graham Arthur Searles Roden
Representante legal del Postor
Obras de Ingeniería S.A.

Firma

ANEXO XII

MEDICION DE FLUJOS VEHICULARES

1. Corresponde al CONCESIONARIO proporcionar al REGULADOR informes de las mediciones de flujo vehicular, respecto de la unidad de peaje prevista en el Anexo III, cuya información y periodicidad se deberá ceñir al Reglamento General de Supervisión, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 036-2004-CD-OSITRAN, o norma que lo sustituya.
2. Corresponde al CONCESIONARIO proporcionar al REGULADOR informes de los flujos vehiculares auditados por el Auditor de Trafico, cuya información y periodicidad se deberá ceñir a las instrucciones que imparta el REGULADOR, o supletoriamente a lo que establece el Reglamento General de Supervisión, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 036-2004-CD-OSITRAN. A tal efecto, corresponderá al REGULADOR establecer los criterios de selección de la empresa auditora a ser contratada, siendo responsabilidad del CONCESIONARIO llevar a cabo el procedimiento de selección, que se realizara cada año, dentro de los dos (02) primeros meses del año a ser auditado.

La auditoría del flujo vehicular se realizara con el objeto, entre otros, de verificar el ingreso efectivo recaudado por el CONCESIONARIO

3. Adicionalmente, el REGULADOR podrá optar, bajo su responsabilidad, por la instalación en las estaciones de control y pago de Peaje, de sus propias máquinas y equipos de conteo de vehículos, durante el periodo de tiempo que estime conveniente. a su propio costo. Para lo anterior el CONCESIONARIO deberá proporcionar el espacio mínimo para cubrir las necesidades de su operación y funcionamiento.

El CONCESIONARIO realizará sus mejores esfuerzos para la vigilancia de dichos equipos pero en ningún caso será responsable por la custodia, conservación, pérdida deterioro de los mismos, salvo que se demuestre que los daños ocasionados son responsabilidad de su personal.

ANEXO XIII
TÉRMINOS DE REFERENCIA PARA LA ELABORACIÓN DEL ESTUDIO DE
IMPACTO AMBIENTAL DE LA CARRETERA Zaña - CAYAL TI – OYOTÚN

1 CONSIDERACIONES PRELIMINARES

1.1 Introducción

Considerando que la Dirección General de Asuntos Socio Ambientales - DGASA se encarga de velar por el cumplimiento de las normas de conservación del medio ambiente del Sub sector Transportes, la elaboración del presente documento tiene como finalidad brindar los lineamientos, para la elaboración del Estudio de Impacto Ambiental-EIA para la carretera Zaña - Cayaltí - Oyotún.

El uso del EIA como herramienta de gestión ambiental se enmarca dentro de la normatividad ambiental vigente en el país.

1.2 Objetivos

- Presentar el diagnóstico socio ambiental pre-operacional del proyecto.
- Desarrollar la descripción de las actividades del proyecto con énfasis en aquellas que presente mayor potencial de afectación del componente ambiental.
- Elaborar un Plan de Participación Cuidada que se regirán por lo establecido en la R.D. N° 006-2004-MTC/16.
- Identificar y evaluar los impactos directos e indirectos, positivos y negativos producidos por las obras del proyecto sobre su entorno físico, biológico, económico y sociocultural, durante las etapas de planificación, construcción y operación.
- Identificar y evaluar los pasivos ambientales.
- Identificar las necesidades de expropiación de predios de conformidad con la Ley N° 28728.
- Diseñar el plan de manejo ambiental en base a los alcances establecidos para el EIA.

1.3 Requisitos de la Empresa Consultora Responsable de la Elaboración del EIA

1.3.1 Inscripción Vigente en DGASA

La Entidad Consultora deberá estar registrada en la Dirección General de Asuntos Socio Ambientales del MTC, según la Resolución Ministerial N° 116-2003 MTC/02 y la Resolución Directoral N° 004-2003-MTC/16.

1.3.2 Equipo Técnico Multidisciplinario

El equipo de Especialistas deberá contar con la participación de un equipo multidisciplinario de profesionales de amplia experiencia en la ejecución de estudios de impactos socio ambientales en proyectos viales⁴, cuya composición se precisa a continuación:

⁴ El equipo Técnico deberá ser el mismo presentado en la propuesta técnica económica. En su defecto se debe sustentar y presentar con un plazo adecuado el cambio de personal efectuado.

- Coordinador de Equipo Técnico: Un Especialista Ambiental con amplia experiencia en la ejecución de Estudios de Impacto Ambiental en proyectos viales. Será responsable de la integración y articulación de los trabajos de los otros especialistas.
- Un Especialista, encargado de la identificación y evaluación de los aspectos relacionados con el medio físico.
- Un Especialista, encargado de desarrollar la identificación y evaluación de los aspectos relacionados al medio biológico.
- Un Especialista, encargado de desarrollar todos los aspectos socioeconómicos del proyecto, así como del diseño y conducción de los procesos de participación ciudadana.
- Un Arqueólogo, encargado del diagnóstico arqueológico y el diseño del programa de monitoreo arqueológico.
- Un Especialista en Expropiaciones. profesional con amplia experiencia en afectaciones de predios urbanos y rurales.
- Un Abogado especialista en saneamiento físico legal.

1.4 Participación Ciudadana

Como parte del Estudio de Impacto Ambiental, se pondrá especial énfasis en la elaboración de un Plan de Participación Ciudadana, el cual sirve para proveer de elementos a la Línea de Base, identificar actores sociales, identificar y evaluar impactos y elaborar participativamente las medidas de mitigación del Plan de Manejo (identificando los agentes involucrados en su implementación). Este Plan debe incluir:

- La identificación, descripción y exposición de la dinámica de relaciones de los Grupos de Interés (GI) claves. El apartado de Participación Ciudadana del EIA incluirá una caracterización de los Grupos de Interés, lo que pasa por tratar sus objetivos generales, nivel de representatividad, número de miembros, frecuencias de reunión, tipo de organización, temas y ámbitos de acción, antigüedad e intereses sobre la carretera.
- Una Estrategia de Comunicaciones que establecerá canales y/o mecanismos de comunicación con la población sobre las características del Estudio, las características de la obra en sí, la naturaleza, alcance y medidas para mitigar los impactos tanto ambientales como sociales y los efectos que podría generar la operación de la vía.
- El Plan recogerá la opinión de la ciudadanía representada por todos los sectores involucrados, a través de herramientas participativas específicas, de modo tal que sirva de insumo a la elaboración del Estudio de Impacto Ambiental.
- El Plan de Participación Ciudadana debe incluir el Programa de Consultas Públicas generales y específicas que deberán ser coordinados con la Dirección General de Asuntos Socio Ambientales del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y se presentará en el Plan de Trabajo del EIA. En este Plan de Consultas se indicará la metodología a utilizar, ubicación de los centros poblados para la realización de las consultas, así como los criterios usados para su elección. Todas las consultas a realizar se regirán por lo establecido en la R.D. N° 006-2004-MTC/16. El Cronograma de las consultas públicas generales y específicas será programado de acuerdo al Cronograma del Estudio de Impacto Ambiental.

Dentro del Plan de Participación Ciudadana (PPC), se considerarán las siguientes modalidades de trabajo con la población:

- Talleres Informativos: Dirigida a informar a la población sobre las intenciones del MTC en la zona.
- Talleres de Evaluación Rural Participativos (TERP): Actividad donde se aplicarán herramientas para el recojo sistemático de información para el EIA.
- Talleres de Validación Técnica (TVT): Actividad donde se recogerán los aportes hechos por profesionales que conozcan el área de influencia, centrándose en la identificación de impactos y el Plan de Manejo Ambiental desarrollados por los consultores encargados de realizar el EIA
- Consultas Públicas Generales: En este espacio se darán a conocer los resultados del EIA a la población en general, para recoger sus expectativas e inquietudes al respecto.
- Consultas Públicas Específicas: Esta actividad se encuentra dirigida a los afectados por expropiaciones, y en ella se tratarán específicamente estos temas.
- Audiencias Públicas: Este espacio tiene como finalidad dar a conocer una versión final del EIA, donde se recogerán los últimos aportes de la ciudadanía.

Es imprescindible la realización de un trabajo de campo previo, a modo de observación participante, que mediante el reconocimiento de los principales actores sociales y GI locales, identifique las actividades productivas, comerciales y las dinámicas sociales y culturales en las que se estos se desarrollan. De esta manera, se garantizará una adecuada identificación de los GI y por ende, se contará con los insumos necesarios para una óptima convocatoria. El trabajo de campo previo será efectuado por un especialista social.

Se realizará las reuniones de Participación Ciudadana que sean necesarias, según las características sociales del ámbito de influencia. La DGASA supervisará el cumplimiento de las normas establecidas para este proceso, acompañará de cerca las consultas públicas que se realicen a lo largo del EIA y en ellas difundirá sus funciones y aquellos puntos del proyecto que considere particularmente relevantes, al mismo tiempo que considerará la opinión de los convocados en la elaboración de sus informes.

Se prevé la realización de reuniones de Participación Ciudadana a lo largo de todo el tiempo de estudio y su organización, duración, ubicación y periodicidad deben estar de acuerdo al proyecto, a las características de la población directa e indirectamente involucradas en el mismo; a los hallazgos y determinaciones del propio estudio.

2. DE LOS TÉRMINOS DE REFERENCIA

Resumen Ejecutivo

2.1. Aspectos Generales del Estudio

2.2. Objetivos del Estudio

2.3. Marco Legal

El marco legal debe presentar la normativa ambiental que se relacione con el proyecto y su operación. Se debe considerar el marco legal específico en que se

sustenta la conservación de las áreas naturales protegidas, áreas complementarias al SINANPE, parques arqueológicos y otras categorías. Así como los convenios internacionales ratificados por el Perú. De ser el caso, debe considerarse el marco legal específico referido a las afectaciones a la propiedad privada, considerando al efecto que el marco legal aplicable es la Ley N° 27117 - Ley General de Expropiaciones - y la Ley N° 28728 por la que se ha autorizado la expropiación de los predios necesarios para los Proyectos comprendidos en el Programa Costa Sierra.

Debe incluirse los dispositivos regionales y/o municipales vinculados a los aspectos ambientales del proyecto y su área de influencia.

2.3.1 Autorizaciones y Permisos

Se presentará el listado de autorizaciones y permisos requeridos para la ejecución del proyecto vial.

2.4 Descripción y Análisis del Proyecto Vial

Se presentará la descripción del proyecto basada en la información existente brindada por el proponente del proyecto y de estudios anteriores realizados. Identificando:

2.4.1 Ubicación Política y Geográfica de la Vía

2.4.2 Características Actuales de la Vía: Esta información debe incluir:

- a) Clasificación de la carretera
- b) Tipo de pavimento
- c) Ancho de calzada
- d) Ancho de bermas a cada lado
- e) Pendiente máxima
- f) Ancho y altura de la cuneta
- g) Velocidad directriz
- h) Radio mínimo y máximo
- i) Máximo sobreebancho
- j) Radio en curvas horizontales y de vuelta
- k) Bombeo de calzada
- l) Ancho de derecho de vía
- m) Descripción de las obras de arte
- n) Identificación de las áreas críticas (zonas de deslizamiento, derrumbes, hundimientos, etc.)
- o) Estado de puentes

2.4.3 Características Técnicas del Proyecto Vial:

En este acápite se deberán describir las principales características del proyecto vial con especial detalle en aquellos aspectos que puedan generar impactos ambientales. Se presenta a continuación un listado referencial de la información a ser consignada:

• **Características:**

- a) Clasificación de la carretera
- b) Tipo de pavimento
- c) Ancho de la calzada
- d) Ancho de bermas a cada lado

- e) Pendiente máxima
- f) Ancho y altura de cuneta
- g) Velocidad directriz
- h) Radio mínimo y máximo
- i) Máximo sobreaancho
- j) Radio en curvas horizontales y de vuelta
- k) Bombeo de calzada
- l) Ancho de derecho de vía
- m) Descripción de las obras de arte
- n) Ubicación (progresiva) de sectores de corte de material suelto o fijo
- o) Ubicación (progresiva) de sectores de relleno y elevación de rasantes
- p) Puentes
- q) Variantes, vías de evitamiento, intercambio viales
- r) Áreas de servicio.

Adicionalmente, se deberá presentar la información en un cuadro comparativo de las características actuales y técnicas del proyecto vial.

2.4.4 Descripción de las Actividades

Se deberá especificar lo siguiente:

1. Explanaciones (ubicación, superficie y características ambientales)
2. Desbroce (ubicación, superficie y características ambientales)
3. Extracción de material para la ejecución del proyecto vial (Volumen total)
4. Disposición de material excedente a ser dispuesto por la ejecución del proyecto vial (Volumen total)
5. Fuentes de agua. Ver Formato 1. Formato 1.1

2.4.5 Instalaciones Auxiliares del Proyecto Vial

Se consignará la información y los requerimientos establecidos en las fichas de caracterización. En caso, de que no aplique algunas de las especificaciones deberá sustentarlo adecuadamente.

Se deberá presentar el plano clave de todas las instalaciones auxiliares.

Las Canteras.- Se deberá consignar la siguiente información:

- a) Ficha de caracterización de cada cantera según formato 1.2 del Formato 1.
- b) Cuadro resumen según formato 1.3 del Formato 1.
- c) Plano de levantamiento topográfico (delimitación de cantera y acceso) y plano de secciones transversales para cada cantera

Los Depósitos de Materiales Excedentes - DME.- Es el espacio destinado a la disposición final del material excedente de cortes, material de escombros y desmontes. No debe incluir residuos tóxicos o peligrosos ni orgánicos. Se deberá consignar la siguiente información:

- a) Ficha de caracterización de cada DME según el formato 1.4 del Formato 1
- b) Cuadro resumen según formato 1.5 del Formato 1.
- c) Plano de levantamiento topográfico (delimitación de DME y acceso), plano de secciones transversales y de conformación final para cada DME.

Los Campamentos.- Se considera dentro del área del campamento la infraestructura de viviendas, cocinas, comedores, almacenes, oficinas y la

infraestructura sanitaria (abastecimiento y tratamiento de agua potable, servicios higiénicos, desagüe, tratamiento de efluentes domésticos, áreas de almacenamiento y disposición de residuos sólidos domésticos) y áreas de recreación.

- a) Ficha de caracterización de cada campamento según el formato 1.6 y formato 1.7 del Formato 1
- b) Plano de ubicación y distribución espacial.

El Patio de Máquinas.- Se considera dentro del área del patio de máquina los talleres de mantenimiento y reparación de equipos. el área del parqueo de máquina, el almacén de combustible y surtidor, el almacén de insumos y materiales industriales, el área de almacenamiento temporal y/o disposición final de residuos peligrosos e industriales.

- a) Ficha de caracterización de cada patio de máquinas según el formato 1.8 y 1.9 del Formato 1
- b) Plano de ubicación y distribución espacial

La Planta Chancadora.- Se deberá señalar la siguiente información:

- a) Ficha de caracterización de cada planta chancadora según el formato 1.10 y 1.11 del Formato 1
- b) Plano de ubicación y distribución espacial

Para su instalación se deberá tener en cuenta la orientación del viento en la zona, cercanía a centros poblados, áreas de cultivo y otras áreas sensibles.

La Planta de Mezcla Asfáltica.- Se deberá señalar la siguiente información:

- a) Ficha de caracterización de cada planta de mezcla asfáltica según el formato 1.12 y 1.13 del Formato 1
- b) Plano de ubicación y distribución espacial

Para su instalación se deberá tener en cuenta la orientación del viento en la zona, cercanía a centros poblados, áreas de cultivo y otras áreas sensibles.

Las Plantas de Concreto.- Se deberá señalar la siguiente información:

- a) Ficha de caracterización de cada planta de concreto según el formato 1.14 y 1.15 del Formato 1
- b) Plano de ubicación y distribución espacial

Para su instalación se deberá tener en cuenta la orientación del viento en la zona, cercanía a centros poblados, áreas de cultivo y otras áreas sensibles.

Los Polvorines.- Se deberá señalar la siguiente información:

- b) Ficha de caracterización de cada polvorín según el formato 1.16 del Formato 1
- c) Plano de ubicación y distribución espacial
- d) Diseño, ubicación, almacenaje y manejo según lo estipulado en las normas de DISCAMEC del Ministerio del Interior

1

2.4.6 Requerimientos de Mano de Obra

Señalar el número estimado de puestos de trabajo calificado y no calificado según cronograma de obra.

2.4.7 Cronograma de Ejecución

Adjuntar cronograma de ejecución en el tiempo-espacio.

2.5 Participación Ciudadana

Según lo establecido en el acápite de consideraciones preliminares.

2.6 Determinación del Área de Influencia del Proyecto Vial

El área de influencia es la porción de territorio compuesta por elementos bióticos, abióticos y por la población humana en diferentes formas de organización y asentamiento, que podrían ser afectados positiva o negativamente por la ejecución y puesta en funcionamiento del proyecto vial.

Para determinar el Área de Influencia del proyecto, se deberá describir y justificar los criterios usados para la definición del AID y el AI.

El área de influencia directa e Indirecta será propuesta en el plan de trabajo y metodología, especificando que dicha área puede ser modificada en función de los resultados del propio EIA.

2.6.1 El Área de Influencia Directa - AID

Está conformada por las áreas donde los impactos son directos durante la ejecución y operación del proyecto vial, según los siguientes criterios:

1. Las zonas expuestas a impactos por las instalaciones auxiliares.
2. Los centros poblados (comunidades, caseríos y otros) cuya jurisdicción cruza la vía.
3. Las áreas arqueológicas y/o de patrimonio cultural colindantes o atravesadas por la vía.
4. Los predios (viviendas, tierras y otros) que pueden ser afectados o beneficiados por las obras relacionadas al proyecto vial.
5. Áreas agrícolas mejoradas y áreas nuevas en estudio de la cuenca del río Zaña, comprendidas dentro del Proyecto Especial Jequetepeque - Zaña
6. Las comunidades campesinas, cuya jurisdicción cruza y/o colinda con la vía.
7. La microcuencas que son atravesadas por la vía.

2.6.2 El Área de Influencia Indirecta - AI

Está compuesta por el área donde los efectos e impactos son indirectos durante la ejecución y operación del proyecto vial, según los siguientes criterios:

1. Las zonas (las comunidades campesinas, las áreas naturales protegidas, las áreas arqueológicas y/o de patrimonio cultural y ecosistemas) vinculadas a la vía por caminos de acceso que confluyen en la misma.
2. La Cuenca del río Zaña. Incluye las ecorregiones comprendidas dentro de esta cuenca.
3. Los centros poblados que se encuentran conectados con la vía a través de la carretera, camino secundario o ramal, siempre y cuando esta sea capital de provincia o distrito o cuente por lo menos con una población de 500 habitantes.

4. Composición y ordenamiento geopolítico (comunidades, distritos) que constituyen el escenario político administrativo entre cuyos límites inciden presiones demográficas, efectos comerciales y flujos migratorios.

Adjuntar un mapa del AID y del AII en una escala referencial de 1:50 000, donde señale claramente la ubicación de la vía y de las localidades y centros poblados.

2.7 Línea de Base Socio-Ambiental

La Línea de Base Socio Ambiental debe describir el área de influencia del proyecto, utilizando indicadores socio ambientales específicos que puedan ser monitoreados durante las etapas de construcción y operación de la vía, con el objetivo de evaluar periódicamente los impactos que pudieran generarse o presentarse sobre los componentes o elementos del ambiente, producto de la ejecución de actividades y/u obras asociadas al proyecto.

2.7.1 Línea de Base Física

Comprende la descripción y análisis de los siguientes componentes ambientales:

Clima

Se realizará un análisis de información bibliográfica existente considerando los promedios mensuales y/o anuales, indicando las fuentes y años respectivos para toda el área de influencia del proyecto vial.

Además, se describirán los aspectos relacionados a las siguientes variables en el AID y en el AII:

- La precipitación
- La temperatura
- La humedad relativa
- La dirección y velocidad del viento

Los datos deben de corresponder por lo menos a los últimos 25 años de las variaciones meteorológicas mencionadas. Se debe considerar en el análisis información relevante sobre los Eventos Niño.

Calidad del Aire

Se realizarán los monitoreos de calidad del aire y ruido en sectores cercanos a los principales poblados y en las áreas de instalaciones auxiliares de la obra; campamento, plantas de asfalto, plantas chancadoras y áreas de depósito de materiales excedentes. Los parámetros a considerar en la medición de la calidad del aire son: $PM_{2.5}$, PM_{10} , SO_2 , CO, NO_2 . Asimismo, los establecidos en el D.S. Q74-2001-PCM Estándares Nacionales para la Calidad del Aire y como referencia los instituidos por la O.M.S.

Para el caso de ruido, las mediciones estarán regidas por lo indicado en el Reglamento de Estándares Nacionales de Calidad Ambiental para Ruido (D.S. Nro. 085-2003-PCM), en el cual, se indican los niveles máximos permisibles para ruido y la metodología de medición.

Fisiografía

Se evaluarán las condiciones fisiográficas del AID y AII, que configuran las

características del relieve bajo la forma de unidades de paisaje. Este enfoque del relieve es de carácter general.

Para ello, se consultará información precedente de tipo bibliográfico que será corroborada y/o completada con la información obtenida en el terreno, para finalmente elaborar un mapa que muestre las unidades identificadas.

Geología

Se describirán las características geológicas en el AID y el AII, considerando la distribución de las formaciones geológicas reconocidas principalmente por el Instituto Geológico Minero Metalúrgico (INGEMMET), en su Carta Geológica Nacional. Además, se deberá precisar las formaciones estratigráficas en función del AID y adjuntar un mapa geológico.

Geomorfología

Comprenderá la descripción de las características geomorfológicas describiendo sus principales unidades y procesos morfodinámicos en el AID y el AII (inundaciones, huaycos, erosiones, deslizamientos entre otros procesos). Considerando las zonas de mayor o menor estabilidad y riesgo físico frente a las obras del proyecto vial.

Se utilizará Información del terreno, bibliográfica, interpretación de cartas topográficas y, fundamentalmente, imágenes de satélite con antigüedad no mayor de dos años. Se adjuntará un mapa geomorfológico.

Suelo

En el AID se analizará lo siguiente:

- La clasificación taxonómica de los suelos: se utilizarán los lineamientos del Manual de Levantamiento de Suelos (Soil Survey Manual, USDA 1993). Para clasificar los suelos se utilizará el Sistema del Soil Taxonomy (USDA, 2006), llegando como mínimo a la categoría: sub grupo.
- La capacidad de uso mayor de las tierras (CUMT): se determinará siguiendo las pautas del Reglamento de Clasificación de Tierras del Ministerio de Agricultura (Decreto Supremo No. 062-75-AG) y las ampliaciones establecidas por la Oficina Nacional de Evaluación de Recursos Naturales ONERN (1980).

La Empresa Consultora podrá validar información secundaria para la clasificación taxonómica y la capacidad de uso mayor de las tierras.

El muestreo en el AID se efectuará en los lugares donde se ubiquen las instalaciones auxiliares: campamento/patio de máquinas, plantas chancadoras, plantas de asfalto y DME; así como sectores de suelo particularmente sensibles. Se justificará la selección de los puntos de muestreo y se indicará su ubicación. Se analizarán los parámetros de calidad de suelos en función al establecimiento y funcionamiento de las infraestructuras del proyecto.

Se describirá en referencia a los suelos en el AID lo siguiente:

- Las características edáficas de los suelos (Físico-Químico)

La toma de muestras de suelos se llevará a cabo a distancias relevantes de tipos de terreno circunscritos al proyecto, tomando también en cuenta las fisiografías del área, para lograr una densidad razonable de muestreo a lo largo de la infraestructura vial. Asimismo, Para el estudio de suelos, el muestreo de campo se orientará a la ejecución de análisis de caracterización en laboratorio.

Uso Actual de la Tierra

Se elaborará un mapa de uso de la tierra sobre imágenes satelitales, que discriminará usos que se le da a terrenos en la actualidad. Este mapa mostrará una vista estática de la distribución de la población y los distintos usos que se da al territorio, clasificados según una base descriptiva y cualitativa.

Hidrología e Hidrografía

Comprenderá la descripción de las características hidrológicas en el AID y se deberá identificar y describir las cuencas y microcuencas hidrográficas en el AII, incluyendo:

- Fuentes de agua (incluyendo los principales canales de riego)

La información deberá centrarse en los caudales medios, crecidas, sentidos de escurrimiento y hoyas hidrográficas, módulo actual y de avenidas, los periodos de retorno adecuados a la dimensión del proyecto, a sus obras y a la información disponible. Se debe considerar en el análisis información relevante sobre los Eventos Niño.

Calidad de Agua

Se deberán realizar muestreos de la calidad del agua considerando los parámetros establecidos en la Ley General de Aguas, según se requiera. Asimismo, el muestreo considerará de manera primordial los lugares donde se ubiquen las Instalaciones auxiliares; campamentos, planta chancadoras, plantas de asfalto y eventualmente los DME, así como cursos de agua particularmente sensibles.

Síntesis y Análisis de Riesgo Físico

Consiste en presentar una imagen integrada del medio físico del área del proyecto vial, la misma que mostrará de una manera analítica, los riesgos, potencialidades y limitaciones del medio físico, sector a sector a lo largo del tramo. Se deberá considerar en el análisis, algunos de los factores críticos como el potencial de erosión, sismicidad, estabilidad física y vulnerabilidad ante fenómenos naturales. Una caracterización igualmente integrada se deberá incorporar también para la ubicación de las instalaciones auxiliares del proyecto vial.

2.7.2 Línea de Base Biológica

Formación Ecológica

Identificación y descripción ecológica de las zonas de vida según Holdridge. Se identificarán las taxas, variables e indicadores así como, la metodología y los protocolos de muestreo para cada componente biológico, los cuales serán presentados y justificados en el Plan de Trabajo. Asimismo, se describirá la composición, abundancia y diversidad de las especies registradas en el área de influencia del proyecto vial, así como la presencia de especies endémicas y especies de flora y fauna incluidas en alguna categoría de conservación por la legislación nacional e internacional (Apéndices de la Convención sobre el comercio

internacional de especies de flora y fauna silvestre - CITES y lista roja de la Unión internacional para la conservación de la naturaleza y los recursos naturales - IUCN).

Flora silvestre

Se describirá las especies por grupo taxonómico existentes en el AID y el AII, susceptibles y no susceptibles a ser impactadas por las actividades propias del proyecto vial.

Fauna silvestre

Se describirán las especies de fauna que se encuentran en el AID, susceptibles y no susceptibles a ser impactadas por las actividades propias del proyecto vial, teniendo en cuenta las especies residentes y migratorias.

Paisaje

Se describirá de manera cualitativa y cuantitativa los procesos de fragmentación de las unidades de vegetación identificadas, describiéndose las principales causas y procesos, como expansión de la actividad agrícola, deforestación, minería, etc.

Ecosistemas acuáticos

Para su caracterización se seleccionarán puntos de muestreo teniendo en cuenta las características y la ubicación estratégica de los cuerpos de agua, el uso por la población y la posible afectación por las actividades del proyecto vial.

La distribución de los puntos de muestreo para vegetación y la fauna terrestre se realizará sobre regiones representativas de las unidades de vegetación, a partir del análisis de imágenes de satélite y del mapa de vegetación.

Síntesis de Línea Base Biológica (LBB)

Consiste en presentar un análisis integrado del medio biológico del área del proyecto. Se presentará de manera analítica los riesgos, potencialidades y limitaciones del medio biológico sector a sector a lo largo del tramo. Este acápite incluirá el análisis de la sensibilidad biológica determinado para las áreas más sensibles o críticas de acuerdo a la información evaluada. Debe incluir ecosistemas acuáticos.

La información de la diversidad registrada de fauna y flora por grupo taxonómico servirá como base para que los especialistas seleccionen especies indicadoras de fauna y flora considerando revisión de literatura, estudios anteriores, etc. Estas especies reflejarán la alteración del medio ambiente por los impactos relacionados a la construcción y operación de la carretera, y serán utilizadas en los programas de monitoreo. Se debe incluir el análisis de los ecosistemas acuáticos.

2.7.3 línea Base Socio-Económico

La descripción y el análisis del medio socio económico debe circunscribirse a los centros poblados o localidades que conforman el AID y, con mayor énfasis sobre los aspectos relacionados al proyecto vial sólo que se indique lo contrario, con el propósito de establecer las condiciones de la línea Base Social, la cual, debe incluir la siguiente información:

Demografía: Se deberá analizar la siguiente información:

1. Población por sexo y el porcentaje que representa dentro del distrito y de la provincia.
2. El crecimiento poblacional basados en los últimos dos censos.
3. Los flujos migratorios de los centros poblados.

Respecto a **los distritos** a los que pertenecen los centros poblados deberán presentar y analizar la información referida a:

1. Población total, por sexo y por grupos de edad.

La información será consignada según formato 2.1 Formato Nro. 2.

Comunidades Campesinas y Nativas: Se deberá incluir la siguiente información:

1. Comunidades que se encuentren en el AID.
2. Grupo étnico
3. Número de comuneros activos.
4. Condición legal de la comunidad y su ámbito territorial.
5. Listado de los centros poblados, distritos, caseríos y, otros que se encuentren en el ámbito territorial de la comunidad, según formato 2.2 Formato Nro. 2.

Educación: Se deberá consignar la siguiente información:

1. Las instituciones educativas.
2. Número de alumnos matriculados.
3. Horario de ingreso y salida del alumnado.
4. Ausentismo escolar.
5. Calidad de infraestructura.
6. Mapa donde se señale la ubicación de las instituciones educativas.
7. Cuadro donde se indique la distancia de las instituciones educativas con referencia al eje de la vía.

A **nivel distrital**, se deberá presentar:

1. Indicadores educativos que comprenden la población (primaria, secundaria y superior)
2. Índice de analfabetismo y ausentismo escolar.

La información será consignada según formato 2.3 Formato Nro. 2.

Salud: Se deberá señalar:

1. Los establecimientos de salud públicos y privados.
2. Nivel de establecimientos (postas, centros de salud, hospitales y otros)
3. Capacidad resolutive (equipamientos, personal que atiende y servicios que brindan).
4. Índices de morbilidad, mortalidad y natalidad.
5. La incidencia de enfermedades en el AID (endémicas y transmisibles con énfasis en las ETS)
6. Mapa donde se señale la ubicación de los establecimientos de salud.
7. Cuadro donde se indique la distancia de los establecimientos de salud con referencia al eje de la vía.

A **nivel distrital**, se deberá presentar la siguiente información:

1. Índices de morbilidad, mortalidad y natalidad

La información será consignada según formato 2.4 Formato Nro. 2.

Economía: Se deberá consignar lo siguiente:

2. Actividades económicas.
3. Montos de los jornales y/o salarios.
4. Fortalezas y debilidades de los procesos productivos; agricultura, ganadería, caza, pesca, recolección, turismo, comercio y de servicio.
5. Demanda y oferta de los productos y los servicios.

A **nivel distrital**, se deberá indicar.

1. Índice de desempleo
2. PEA por sexo y por grupo de edad en porcentajes.
3. PEA por rama de actividad.

A nivel del AII, se describirá:

1. Turismo: Recursos, atractivos, flujos turísticos, productos y servicios relacionados al turismo.
2. Comercio: circuitos comerciales, oferta y demanda de principales productos.

Uso de Recursos Naturales: Se deberá señalar la siguiente información:

1. Principales fuentes y usos del agua (consumo humano, actividades de riego y agropecuaria)
2. Uso de los recursos de bosques: zonas silvestres, recolección de productos y de caza.
3. Descripción y análisis de las modalidades de acceso a los recursos y tenencia de tierras. Superposición de actividades económicas y derechos sobre los recursos.

Adicionalmente, cruzar este análisis con la capacidad de uso mayor.

Transporte: Se detallará:

1. Modos de transporte
2. El servicio de transporte que actualmente se desarrolla en la vía.
3. Fortalezas y debilidades del Transporte en el AID.
4. El número de unidades y empresas de transporte.
5. Frecuencia, horarios y costos de pasaje.
6. Las rutas que conectan las localidades del AIO y del AII.
7. La ubicación de los caminos peatonales que cruzan la vía.
8. Las zonas que se acceden como: áreas naturales protegidas, zonas turísticas, explotación de recursos y aquellas zonas cuyo acceso puedan mejorar por la rehabilitación de la vía.
9. Incluir las estadísticas de los accidentes de tránsito de los dos últimos años.

Institucionalidad Local y Grupo de Interés:

Se deberá señalar y analizar por separado las instituciones y organizaciones más importantes del AID, su estructura organizativa, competencias y principales actividades.

Precisar nombres de sus representantes.

Descripción de la Institucionalidad Local:

Las diferentes instituciones y organizaciones que se deben definir son:

1. Gobierno Regional
2. Municipio
3. Gobernación
4. Jueces de paz

5. Organismos Estatales (Agricultura, MIMDES, Salud, Educación, Fuerzas Armadas, Policía Nacional, etc.)
6. Organizaciones de Base (Comunidad Campesina, Comunidad Nativa, Asociaciones Productivas, Vasos de leche, Club de Madres, Organizaciones Religiosas, Juntas Vecinales, APAFAS, Comités de Regantes y otros)
7. Agrupaciones Políticas (Movimientos Políticos, Partidos Políticos y Alianzas)
8. ONGs y Organismos de Cooperación
9. Empresas Privadas
10. Sindicatos
11. Organizaciones y asociaciones vinculadas al transporte
12. Otras Organizaciones (Organizaciones de Residentes, Federaciones, Clubes Departamentales)

La información se deberá consignar, según formato 2.5 Formato Nro. 2.

Grupos de Interés:

Se entenderá como grupo de interés, al conjunto de actores sociales (organizaciones e instituciones) que pueden influir, ser directamente afectados o promocionar la ejecución de la vía.

Se detallarán:

- Los grupos de interés en cada uno de los sectores de la institucionalidad local (autoridades locales, organismos estatales, organizaciones civiles, etc.)
- Las funciones, competencias e intervención a partir de sus actividades concretas en el AID.

Esta información será presentada según formato 2.6 Formato Nro. 2.

Problemática Social:

Se deberá mencionar:

1. los problemas de violencia social y política que se hayan presentado.
2. los índices de delincuencia.
3. Comercio sexual.
4. Narcotráfico y
5. Otros problemas relevantes en la zona.

2.8 Identificación de afectaciones prediales dentro del Derecho de Vía

2.8.1 Plan de Compensación

Para este nivel de estudio, se efectuarán las investigaciones de campo que permitan identificar las edificaciones existentes en los predios, los terrenos (con o sin cultivos) de propiedad privada ubicados dentro de los 20 metros del Derecho de Vía (10m. a cada lado del eje de la vía) aprobado por Resolución Ministerial N° 276-2006-MTC/02 con fines de la expropiación autorizada por la ley N° 28728 y la elaboración de los expedientes técnicos para la valuación de las edificaciones y terrenos identificados por parte de la Dirección Nacional de Construcción del Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento. Esta información deberá ser presentada en un tomo adjunto al Estudio de Impacto Ambiental Definitivo.

El Levantamiento de información de las edificaciones y terrenos existentes en los predios ubicados dentro del Derecho de Vía a ser afectadas, deberá ser realizado dentro del estudio de topografía de la ingeniería del proyecto, el cual estará referido

a la determinación de las áreas del terreno matriz, y las áreas directamente afectada y remanente.

Para la presentación de la temática correspondiente a las afectaciones prediales que se originen por el proyecto, se sugiere el siguiente esquema, no restrictivo, con la finalidad de que la información presentada guarde un orden correlativo:

A) Resumen Ejecutivo.

B) Situación actual de las afectaciones de las edificaciones y terrenos existentes en los predios ubicados dentro del derecho de vía, donde se realizará una descripción detallada tanto física como legal del predio afectado y de la edificación para fines de expropiación y atendiendo a los requisitos contenidos en la Ley N° 27117.

Se presentará un inventario de las afectaciones a servicios básicos de infraestructura, tales como: postes de tendido eléctrico, Instalaciones de agua y desagüe, canales de regadío, etc.

C) Metodología para la identificación de las edificaciones y terrenos existentes en los predios comprendidos en el Derecho de Vía, en la cual se describirá la secuencia de acciones a ser realizadas para el desarrollo y aplicación del Plan de Compensación previsto en la ley N° 27117.

D) Presentación del Plan de Compensación. Es el contemplado en la Ley N° 27117.

Programa de adquisición de áreas por aplicación de ley de expropiaciones:

Se presentará un Cuadro de predios a ser expropiados, de acuerdo a la Ley N° 28728.

2.8.2 Información complementaria:

2.8.2.1 Se debe presentar copia de las fichas socio - económicas que han sido aplicadas para la encuesta de la población afectada, debidamente firmadas por el encuestador y el entrevistado.

2.8.2.2 Se debe presentar un Expediente General que contenga una memoria del Proyecto Vial a ejecutar, Plano General de ubicación y Plano General del Proyecto.

2.8.2.3 Se debe presentar

- a) Copia simple de la documentación registral del predio.
- b) Memoria descriptiva, elaborada y firmada por un profesional responsable. La memoria descriptiva debe contener información referente al propietario, posesionario del predio, localización, tipo de predio (urbano, rustico), obras de infraestructura urbana o de riego existentes, características de edificaciones y obras complementarias (de ser afectadas), cultivos afectados, situación legal del predio.
- c) Planos de linderos y medidas perimétricas en coordenadas UTM del predio matriz, indicando su área afectada y área remanente.
- d) En caso de posesión de predios, adjuntar constancia que acredite la misma.

2.8.2.4 Para el caso de afectaciones a infraestructura de servicios públicos tales como: postes de tendido eléctrico, tuberías de agua y desagüe, canales de regadío; se debe presentar un plano en coordenadas UTM donde se pueda apreciar dichas afectaciones, proponer alternativas de solución y además señalar con quien se debe realizar las coordinaciones para la reubicación de dichos servicios.

2.8.2.5 Se debe realizar un diagnóstico legal de la tenencia de los predios con edificaciones ubicado dentro del Derecho de Vía, acompañado de los procedimientos legales que se deben seguir con la finalidad de lograr el saneamiento con fines de expropiación.

2.8.2.6 Se debe presentar un listado de las áreas que van ser destinadas a Campamentos, Patio de Máquinas, Planta de Asfalto, Depósitos de Material Excedente, etc., y mencionar cual es la situación de la tenencia legal de dichas áreas, además de señalar cual es el trato con el propietario y/o poseionario para su utilización.

2.9 Diagnóstico Arqueológico:

Se debe incluir:

Por tratarse de vía pública existente y sus derechos de vía de acuerdo a lo dispuesto por el INC no es necesaria Evaluación Arqueológica ni CIRA. Solamente se requiere evaluación arqueológica con fines de obtención del CIRA en los lugares donde se implementarán instalaciones de apoyo temporal (canteras, depósitos de material excedente, campamento, etc.).

2.10 Identificación y Evaluación de Pasivos Ambientales

El pasivo ambiental de la carretera en estudio a ser evaluado, se limitará a los procesos de degradación críticos que ponen en riesgo la vía, sus usuarios, las áreas/ecosistemas y comunidades cercanas al derecho de vía. Como referencia se presentan algunos impactos que constituyen el pasivo ambiental:

1. Incremento de material particulado proveniente de los taludes que se encuentran sin cobertura vegetal.
2. Población afectada por emisiones de material particulado y por ruido (Infecciones Respiratorias Agudas)
3. Desvío de los cursos de canales de regadío por la construcción de la vía en perjuicio de las áreas de cultivo.
4. Fuentes de agua dinámica o estática superficial o subterránea que se encuentren contaminados.
5. Contaminación de suelos por derrame de residuos asfálticos, hidrocarburos y derivados.
6. Aceites y grasas depositadas en la vía.
7. Deslizamiento de los suelos por los DMEs sin estabilidad de taludes.
8. Mala conformación del suelo por una obra anterior.
9. Hundimiento del suelo por causas naturales.
10. Plan de revegetación mal ejecutada.
11. Presencia de tala indiscriminada.
12. Afectación de la fauna existente en el momento de levantamiento de información.
13. Presencia de caza furtiva.
14. Afectación por falta de plan de cierre de canteras, DMEs, etc.
15. Ocupación del derecho de vía, etc.

Para la identificación y evaluación de los pasivos ambientales se deberá realizar las siguientes actividades:

- La ficha de caracterización que se utilizará será según el formato presentado en el Formato 3
- Registrar un Formato fotográfico, los aspectos más relevantes y singulares de los pasivos ambientales identificados y evaluados.
- Clasificar los pasivos ambientales en crítico y no críticos justificando esta clasificación.
- Esquematizar los pasivos ambientales de la carretera evaluada. Para ello, deberán presentar en un mapa a escala adecuada, los pasivos registrados indicando la ubicación.

2.11 Identificación y Evaluación de Impactos Socio- Ambientales

Se identificara y evaluará los potenciales impactos socioambientales en las etapas de pre-ejecución, ejecución y operación.

La evaluación ambiental busca predecir los impactos socioambientales del proyecto, incluyendo situaciones de riesgo. Esta evaluación se desarrollará de manera secuencial en las siguientes etapas:

-
- Identificación de impactos
- Evaluación de impactos
- Análisis de impactos

La identificación de impactos consistirá en establecer y definir todas las actividades que involucren al proyecto y establecer los indicadores de cambio en cada uno de los componentes ambientales y sociales analizados en los estudios de la línea base.

La evaluación de impactos se realizará a través de métodos cuantitativos y cualitativos definidos y aplicados por el equipo interdisciplinario participantes en el desarrollo de la línea base, y cuyos resultados se plasmarán en matrices definidas por éstos. Los impactos serán establecidos para la etapa de construcción y operación del proyecto.

Análisis de impactos: Los impactos resultantes deberán ser discutidos con el grupo de ingeniería a cargo del proyecto a fin de establecer si existen medidas de manejo, modificaciones y alternativas al diseño que contrarresten los impactos.

La identificación, evaluación y análisis de impactos se deberá trabajar, en parte, a través de las reuniones, talleres o consultas pertenecientes al PPC.

2.12 Plan de Manejo Ambiental (PMA)

El Plan de Manejo Ambiental es el resultado final del Estudio de Impacto Ambiental y está conformado por el conjunto de estrategias, programas, proyectos y diseños necesarios para prevenir, controlar, mitigar, compensar y corregir los impactos generados en cada una de las etapas por las diversas actividades del proyecto, detectados durante la evaluación de impactos. Este debe presentar la siguiente estructura:

Programas:

Programa preventivo y correctivo:

Debe contener el detalle de las medidas y procedimientos ambientales específicos para cada instalación y frentes de obra. Las medidas y procedimientos deberán contemplar los trabajos correspondientes a la preparación y acondicionamiento de las áreas e instalaciones, así como la operación de las mismas.

Se sugiere desarrollar los siguientes sub programas:

- Manejo de residuos sólidos y efluentes
- Control de erosión y sedimentos
- Control de polvo y emisiones
- Señalización, entre otros.

Entre los resultados esperados tenemos:

- Medidas ambientales específicas a tener en cuenta en la ejecución de las obras: manejo y ubicación de campamentos, plantas de asfalto, patios de máquinas, plantas de chancado y de preparación de concreto, técnicas constructivas y tratamiento biológico en sitios inestables. Ubicación, diseño, construcción y estabilidad de los depósitos de materiales excedentes, medidas ambientales para la ejecución de obras en áreas críticas.
- Medidas ambientales para el control de erosión y estabilidad de taludes en los sectores que lo merezcan.
- Medidas ambientales para la protección de los cursos de agua y preservación de su calidad y de la riqueza ictiológica y áreas de interés turístico y hábitats de especies de flora y fauna silvestre.
- Control de las emisiones atmosféricas (polvos y gases) y de ruidos, que afecten a los trabajadores, poblaciones vecinas, a los cultivos o el medio ambiente en general.
- Medidas para restaurar las zonas afectadas por la instalación y funcionamiento de campamentos, patio de máquinas, almacenes, planta de chancado, planta de asfalto, planta de concreto y accesos.
- Medidas para el manejo de residuos sólidos (domésticos, industriales y peligrosos) y para controlar el vertimiento de efluentes.
- Procedimientos adecuados, de acuerdo al Capítulo 2: Movimiento de Tierras, de las Especificaciones Técnicas Generales para Construcción del MTC, Tomo I para trabajar las canteras, que eviten el excesivo deterioro de las áreas a explotar y restauración final de las áreas utilizadas, a través de nivelaciones, rellenos, revegetalización u otras medidas necesarias
- Procedimientos adecuados de acuerdo a las ESPECIFICACIONES TÉCNICAS GENERALES PARA CONSTRUCCIÓN DE CARRETERAS, TOMO 1, CAPÍTULO 2: Movimiento de tierras, del MTC para la utilización de las áreas que serán utilizadas como depósitos de excedentes de la construcción u otros desechos, considerando el diseño (planos de planta y elevación, concordante con el entorno), la estabilidad del depósito, la forma como deben ser depositados los materiales y el recubrimiento adecuado para evitar la erosión por efecto de las aguas superficiales.

- Recomendaciones específicas para la señalización informativa ambiental y la seguridad vial, temporal y definitiva, de acuerdo a las ESPECIFICACIONES TÉCNICAS GENERALES PARA CONSTRUCCIÓN DE CARRETERAS, TOMO 1, CAPÍTULO 8: Señalización y Seguridad Vial, del MTC.

Programa de Monitoreo Socio Ambiental

Orientado a verificar la aplicación oportuna de las medidas de mitigación y la eficacia de las mismas, cumplimiento de las normas de prevención ambiental, monitoreo de aire y niveles de ruido, y monitoreo de la calidad del agua, flora y fauna; así como de los impactos a mediano y largo plazo; tanto en los sectores de conservación, como de construcción y de operación. También, para detectar otros impactos no identificados que se puedan producir durante las obras. Cumplimiento del cronograma de obras y de medidas socio ambientales y costos para la implementación de las acciones de seguimiento y control Considerar los cuerpos de agua, ecosistemas acuáticos u otros ecosistemas críticos con un enfoque ecosistémico de monitoreo y no como elementos separados.

Programa de Asuntos Sociales

El programa de asuntos sociales está dirigido tanto a facilitar la relación entre el CONCESIONARIO y las poblaciones locales, como a generar beneficios a los pobladores (a través de la generación de puestos de trabajo, la compra de productos locales, etc.) Para tal fin, se plantea el diseño y ejecución de cómo mínimo los siguientes tres sub programas:

- Sub programa de Relaciones Comunitarias: este sub programa está enfocado, primero, a la elaboración y cumplimiento de un código de conducta para los trabajadores y subcontratistas; segundo, al establecimiento de mecanismos de comunicación e información entre la empresa y los pobladores; tercero, a crear y aplicar mecanismos de prevención y resolución de conflictos. Este sub programa deberá proponer mecanismos eficaces para la coordinación entre las diferentes gerencias y el área encargada de la aplicación de este sub programa.
- Sub programa de Contratación de Mano de Obra Local: Este sub programa desarrollará e implementarán mecanismos para la convocatoria, empadronamiento y contratación del máximo posible de residentes locales. Todo esto se hará de acuerdo a las necesidades de la empresa.
- Sub programa de Compras Locales: Este sub programa buscará adquirir la mayor cantidad de productos locales, según las necesidades de la empresa. Con este fin, se desarrollarán mecanismos para adecuar la producción local a los estándares de calidad de la empresa.

Programa de educación y capacitación ambiental y prevención de pérdidas:

Dirigido a los trabajadores que operarán a lo largo del tiempo de conservación y rehabilitación y operación de los tramos. Se deberá diferenciar el sub programa de inducción general y la capacitación específica. De acuerdo a los resultados y necesidades identificadas en la línea de base social y el plan de participación ciudadana, se implementará el sub programa de capacitación de la población local en los temas que sean requeridos.

Programa de prevención de pérdidas y respuesta a emergencias:

El programa de Prevención de pérdidas establece y formaliza la política de prevención de la empresa, recoge la normativa, la reglamentación y desarrolla los

procedimientos operativos, definiendo los objetivos de la prevención y la asignación de responsabilidades y funciones a los distintos niveles jerárquicos de la empresa en lo que se refiere a la prevención de riesgos laborales y respuesta a emergencias. Para el programa de prevención de pérdidas se sugiere desarrollar los siguientes sub programas:

- Sub programa de salud ocupacional
- Sub programa de prevención y control de riesgos laborales
- Sub programa de prevención de contingencias y respuesta a emergencias

Programa de abandono:

Contiene las acciones a realizar para el levantamiento de campamentos, patios de máquinas, plantas de trituración, canteras de preparación de concreto, planta de asfalto y de los accesos a dichas instalaciones y otros que hayan sido necesarios construir. Las áreas utilizadas deben quedar libres de todas las construcciones hechas para facilitar el desarrollo de sus actividades y de todo tipo de contaminación por asfalto, derrames de combustibles, aceites, lubricantes, etc. Se verificará la ejecución de las acciones de restauración y/o revegetación de las diversas áreas afectadas, la limpieza de escombros y de todo tipo de restos de la construcción. Se deberá presentar un documento el cual certifique legalmente que el propietario del terreno utilizado lo recibe a su entera satisfacción.

Programa de monitoreo arqueológico:

Se diseñará e implementará una Estrategia de Monitoreo Arqueológico que acompañe los trabajos durante las actividades de conservación y ejecución de la obra.

Programa de Inversiones:

Cronograma y presupuesto estimado de todas las inversiones y costos en la implementación del Plan de Manejo Ambiental para la etapa de construcción y operación.

2.13 Conclusiones y recomendaciones

2.14 Bibliografía

2.15 Formatos de fichas y cuadros

2.16 Panel fotográfico

2.17 Plano y mapas

3 PRESENTACIÓN AMBIENTAL DEL INFORME FINAL DEL ESTUDIO DE IMPACTO

El Estudio de Impacto Ambiental tendrá la siguiente presentación:

Resumen Ejecutivo

I. Aspectos Generales del Estudio

11. Objetivos del Estudio

111. Marco Legal

IV. Descripción y análisis del Proyecto

V. Participación Ciudadana

VI . Determinación del Área de Influencia Socio Ambiental del Proyecto

VII . Descripción Socio Ambiental del Área de Estudio (Línea Base)

- VIII. Identificación de Afectaciones Prediales dentro del Derecho de Vía
- IX. Diagnóstico Arqueológico
- X. Evaluación del Pasivo Ambiental
- XI. Identificación y Evaluación de Impactos Socio Ambientales.
- XII. Plan de Manejo Ambiental
- XIII . Conclusiones y Recomendaciones
- XIV. Bibliografía
- XV. Formatos de fichas y cuadros
- XVI. Panel Fotográfico
- XIII. Planos y Mapas.

4 INFORMES A PRESENTAR

Informe	NIVEL DE CONTENIDO
Informe Inicial	Plan de Trabajo Detallado, que incluirá como mínimo los siguientes aspectos: <ul style="list-style-type: none"> • Definición y sustentación de área de influencia • Componentes, variables e indicadores para la elaboración de los estudios de línea base física, biológica y social • Metodología de muestreo para la línea de base física ambiental y social • Plan de Participación Ciudadana • Cronograma de trabajo • Equipo técnico
Informe N° 1	<ul style="list-style-type: none"> • Marco Legal • Descripción y Análisis del Proyecto • Determinación del Área de influencia Socio Ambiental del Proyecto • Resultados preliminares de las actividades de la implementación del Plan de Participación Ciudadana y el Proceso de Consultas Públicas Generales • Resultados de la Línea de Base Ambiental (medio físico, medio biológico, medio socioeconómico cultural)
Informe N° 2	<ul style="list-style-type: none"> • Identificación de Predios • Identificación y Evaluación de Impactos Socio Ambientales. • Evaluación del Pasivo Ambiental • Prospección Arqueológica • Plan de Manejo Ambiental
Informe N° 3: Borrador del Informe Final	<ul style="list-style-type: none"> • Resultado del desarrollo de todos los temas del EIA. • Resultados del Plan de Participación Ciudadana y las Consultas Publicas.
Informe N° 4: Informe Final	<ul style="list-style-type: none"> • Corresponde al Informe definitivo en el cual se subsanarán adecuadamente todas las observaciones realizadas al Borrador del Informe Final. Incorporara los resultados de las Audiencias Públicas.

Los Informes deberán estar debidamente foliados, firmados y presentados en archivador de palanca o pioner, para facilitar su revisión por parte de los diferentes especialistas responsables.

EL CONCESIONARIO presentara un original y dos copias de cada uno de los informes al CONCEDENTE, y una copia al REGULADOR.

El estudio se ejecutará en un plazo máximo de ciento cincuenta (150) Días Calendario, en este plazo no se Incluye el periodo de revisión y subsanación de observaciones. El plazo para la presentación de cada uno de los Informes del Estudio de Impacto Ambiental lo determinara el CONCESIONARIO, de modo que el informe del Final del EIA sea presentado en el plazo antes establecido.

Cualquier modificación al Estudio de Impacto Ambiental aprobado, como producto de la Inclusión de Obras Adicionales deberá contar con la Autorización de la Autoridad Ambiental Competente para la solicitud de modificaciones al EIA aprobado.

La Autoridad Ambiental Competente evaluará la solicitud de modificaciones al Estudio de Impacto Ambiental aprobado, de conformidad con los procedimientos que establece la ley.

5 PRESENTACION DE DOCUMENTOS DIGITALES

Los archivos de los documentos tendrán formatos no propietarios para que puedan ser leídos por distintas aplicaciones independientemente de su versión.

Se sugiere Utilizar los siguientes formatos:

- Texto: rtf,txt, html,xml
- Tablas: dbf, html
- Imágenes: jpg,tiff.png
- Vectores: dxt,opendwg,sgp

Para los documentos de textos:

- Utilizar marcadores para identificar las partes del documento (titulo, subtítulo, tomos, capítulos, etc.)
- Utilizar A4 para el tamaño de las hojas

Los CDs contendrán los nombres de directorios de acuerdo con el Índice. Se sugiere que los nombres de archivo y de carpeta no contendrán espacios entre caracteres.

La información Cartográfica se presentara en Formato Vectorial Digital.

FORMATO 1.2
FICHA DE CARACTERIZACION Y EXPLOTACION DE CANTERA

NOMBRE Y PROGRESIVA

--

LADO Y ACCESO

--

AREA Y PERIMETRO

--

TIPO DE CANTERA (ROCA, SUELO Y RÍO)

--

COORDENADAS UTM (POLIGONAL)

DATUM:

VERTICE	NORTE	ESTE

UBICACIÓN GENERAL:

DISTRITO:	CASERÍO:
ANEXO:	COMUNIDAD:

UBICACIÓN GEOGRAFICA:

ALTITUD(msnm)
CUENCA
RIO
MARGEN

DESCRIPCIÓN

1. Tipo de Propiedad del terreno(Privado,Municipal,Comunal y otros)
2. Relieve y pendiente
3. Suelos
4. Capacidad de Uso Mayor
5. Tipo de Vegetación y Cobertura Vegetal
6. Uso Actual
7. Presencia de Cuerpos de Agua
8. Fauna
9. Distancia a Centros Poblados
10. Distancia a Áreas de Cultivo
11. Afectación a Áreas Naturales Protegidas y Zonas de Amortiguamiento
12. Afectación a Sitios Arqueológicos

PLAN DE EXPLOTACION (Se incluirá los diseños y planos respectivos)

<ol style="list-style-type: none"> 1. Tipo de material 2. Uso de material 3. Volumen potencial 4. Volumen a extraer 5. Tiempo estimado de explotación 6. Profundidad de corte 7. Altura de los bancos 8. Angulo de los taludes
--

9. Sistema de drenaje y control de erosión

FOTOGRAFIAS

FORMATO 1.4

FICHA DE CARACTERIZACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE DEPOSITOS DE MATERIAL EXCEDENTE-DME

NOMBRE Y PROGRESIVA

--

LADO Y ACCESO

--

AREA Y PERIMETRO

--

COORDENADAS UTM (POLIGONAL)

DATUM:

VERTICE	NORTE	ESTE

UBICACIÓN GENERAL:

DISTRITO:	CASERIO:
ANEXO:	COMUNIDAD:

UBICACIÓN GEOGRAFICA

ALTITUD (msnm)	
CUENCA	
RÍO	
MARGEN	
DESCRIPCIÓN	
1. Tipo de Propiedad del Terreno(Privado,Municipal,Comunal y otros)	
2. Relieve y pendiente	
3. Suelos	
4. Capacidad de Uso Mayor	
5. Tipo de Vegetación y Cobertura Vegetal	
6. Uso Actual	
7. Presencia de Cuerpos de Agua	
8. Fauna	
9. Distancia a Centros Poblados	
10. Distancia a Áreas de Cultivo	
11. Afectación a Áreas Naturales Protegidas y Zonas de Amortiguamiento	
12. Afectación a Sitios Arqueológicos	

PLAN DE EXPLOTACIÓN (Se incluirá los diseños y planos respectivos)

1. Procedencia de material
2. Volumen potencial
3. Volumen a disponer
4. Tiempo estimado de uso
5. Altura de los bancos
6. Angulo de los taludes de reposo
7. Sistema de contención y estabilización
8. Sistema de Drenaje y control de erosión

9. Compactación

FORMATO 1.5

FICHA RESUMEN DE DEPÓSITOS DE MATERIALES EXCEDENTES (DME)

DME	Ubicación	Lado de la vida	Volumen Requerido Por el Proyecto	Volumen Potencial	Volumen a Disponer	Procedencia (Obras de arte, corte, roca suelta O fija)

FORMATO 1.6
FICHA DE CARACTERIZACIÓN DEL CAMPAMENTO

NOMBRE Y PROGRESIVA

--

LADO Y ACCESO

--

AREA Y PERIMETRO

--

COORDENADAS UTM (POLIGONAL) DATUM

VERTICE	NORTE	ESTE

UBICACIÓN GENERAL

DISTRITO:	CASERIO:
ANEXO:	COMUNIDAD:

DESCRIPCIÓN

1. Tipo de Propiedad del Terreno (Privado, Municipal, Comunal y otros)
2. Capacidad de Uso Mayor
3. Tipo de Vegetación y Cobertura Vegetal
4. Uso Actual
5. Presentación de Cuerpos de Agua
6. Fauna
7. Distancia a Centros Poblados
8. Distancia a Áreas de Cultivo
9. Afectación de Áreas Naturales Protegidas y Zonas de Amortiguamiento

DESCRIPCIÓN DE INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO (Se incluirá los diseños y planos respectivos)

1. Cantidad de personal
2. Tipo de material de la infraestructura
3. Tiempo estimado de uso del área
4. Abastecimiento de agua (fuente y tipo de combustible)
5. Sistema de Tratamiento de efluentes domésticos
6. Sistema de disposición de residuos sólidos domésticos
7. Equipamiento

FOTOGRAFÍAS

FORMATO 1.7

FICHA RESUMEN DE CAMPAMENTOS

Campamentos	Ubicación	Area (m2 o ha)	Distancia A la Vía	Infraestructura (habitaciones, Oficinas, áreas Sanitarias)	Abastecimiento (agua y energía)	Cantidad De personal

FORMATO 1.8

FICHA DE CARACTERIZACIÓN DEL PATIO DE MAQUINAS

NOMBRE Y PROGRESIVA

--

LADO Y ACCESO

--

AREA Y PERIMETRO

--

DENTRO DEL AREA DEL CAMPAMENTO SI..... NO.....
COORDENADAS UTM (POLIGONAL) DATUM:

VERTICE	NORTE	ESTE

UBICACIÓN GENERAL

DISTRITO:	CASERÍO:
ANEXO:	COMUNIDAD:

DESCRIPCIÓN

1. Tipo de Propiedad del Terreno(Privado, municipal y otros)
2. Capacidad de Uso Mayor
3. Tipo de Vegetación y Cobertura Vegetal
4. Uso Actual
5. Presencia de Cuerpos de Agua
6. Fauna
7. Distancia a Centros Poblados
8. Distancia a Áreas Naturales de Cultivo
9. Afectación a Áreas Naturales Protegidas y Zonas de Amortiguamiento
10. Afectación a Sitios Arqueológicos

DESCRIPCIÓN DE INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO (Se incluirá los diseños y planos respectivos)

1. Tiempo estimado de Uso del área
2. Cantidad de maquinaria
3. Recorrido de efluentes (canales de drenaje, trampas de grasa y disposición final)
4. Almacén de combustible y surtidor (Ubicación, área y volumen)
5. Sistema de contención de combustible
6. Sistema de disposición de residuos sólidos industriales
7. Sistema de almacenamiento y disposición de residuos peligrosos
8. Almacén de insumos y materiales industriales
9. Abastecimiento de agua (fuente y volumen) y energía (Fuente y tipo de combustible)

FOTOGRAFÁS

FORMATO 1.9

FICHA RESUMEN DE PATIOS DE MAQUINA

Patios de Maquinas	Ubicación	Área (m2 o ha)	Área del taller de Equipos y maquinas	Área del Taller de Reparación	Cantidad de Maquinaria

Recorrido del Efluente	Canales de Drenaje	Trampas de Grasa	Disposición Final

Almacén de Combustible y Surtidor	Ubicación	Área	Volumen

FORMATO 1.10

FICHA DE CARACTERIZACIÓN DE LA PLANTA CHANCADORA

NOMBRE Y PROGRESIVA

--

LADO Y ACCESO

--

AREA Y PERIMETRO

--

COORDENADAS UTM (POLIOMÉTRICA)

DATUM:

VERTICE	NORTE	ESTE

UBICACIÓN GENERAL:

DISTRITO:	CASERIO:
ANEXO:	COMUNIDAD:

DESCRIPCIÓN

1. Tipo de Propiedad del Terreno (Privado, Municipal, Comunal y otros)
2. Capacidad de Uso Mayor
3. Tipo de Vegetación y Cobertura Vegetal
4. Uso Actual
5. Presencia de Cuerpos de Agua
6. Fauna
7. Distancia a Centros Poblados
8. Distancia a Áreas de Cultivo
9. Afectación a Áreas Naturales Protegidas y Zonas de Amortiguamiento
10. Afectación a Sitios Arqueológicos

DESCRIPCIÓN DE INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO (Se incluirá los diseños y planos respectivos)

1. Tiempo estimado de Uso del área
2. Recorrido de efluentes (canales de drenaje, pozas de sedimentación y cuerpo receptor)
3. Abastecimiento de agua (Fuente y Volumen) y energía (Fuente y Tipo de combustible)
4. Sistema de disposición de residuos sólidos
5. Sistema de almacenamiento temporal de residuos peligrosos
6. Distribución de las áreas de almacenamiento de materiales procesados

FOTOGRAFÍAS

FORMATO 1.11

FICHA RESUMEN DE PLANTAS CHANCADORAS

Plantas chancadoras	Ubicación	Área (m² o ha)	Distancia a La Vía	Distancia hacia los Centros Poblados	Distancia hacía las Áreas de Cultivo

FORMATO 1.12

FICHA DE CARACTERIZACIÓN DE LA PLANTA DE MEZCLA ASFALTICA

NOMBRE Y PROGRESIVA

--

LADO Y ACCESO

--

AREA Y PERIMETRO

--

COORDENADAS UTM (POLIGONAL)

DATUM:

VERTICE	NORTE	ESTE

UBICACIÓN GENERAL

DISTRITO:	CASERÍO:
ANEXO:	COMUNIDAD:

DESCRIPCIÓN

1. Tipo de Propiedad del Terreno (Privado, Municipal, Comunal y otros)
2. Capacidad de Uso Mayor
3. Tipo de Vegetación y Cobertura Vegetal
4. Uso Actual
5. Presencia de Cuerpos de Agua
6. Fauna
7. Distancia a Centros Poblados
8. Distancia a Áreas de Cultivo
9. Afectación a Áreas Naturales Protegidas y Zonas de Amortiguamiento
10. Afectación a Sitios Arqueológicos

DESCRIPCIÓN DE INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO (Se incluirá los diseños y planos respectivos)

1. Tiempo estimado de Uso del área
2. Recorrido de efluentes (canales d drenaje, trampas, poza de sedimentación y cuerpo receptor)
3. Abastecimiento de agua (fuente y volumen) y energía (fuente y tipo de combustible)
4. Sistema de disposición de residuos sólidos
5. Sistema de almacenamiento temporal de residuos peligrosos
6. Plataforma y sistema de contención

FOTOGRAFÍAS

FORMATO 1.13

FICHA RESUMEN DE PLANTAS DE MEZCLA ASFÁLTICA

Plantas de mezcla asfáltica	Ubicación	Área (m2 o ha)	Superficie	Distancia a la Vía	Distancia hacia los Centros Poblados	Distancia hacia las Áreas de Cultivo

FORMATO 1.14

FICHA DE CARACTERIZACIÓN DE LA PLANTA DE CONCRETO

NOMBRE Y PROGRESIVA

--

LADO Y ACCESO

--

AREA Y PERIMETRO

--

COORDENADAS UTM (POLIGONAL)

DATUM:

VERTICE	NORTE	ESTE

UBICACIÓN GENERAL:

DISTRITO:	CASERÍO:
ANEXO:	COMUNIDAD:

DESCRIPCIÓN:

1. Tipo de Propiedad del Terreno (Privado, Municipal, Comunal y otros)
2. Capacidad de Uso Mayor
3. Tipo de Vegetación y Cobertura Vegetal
4. Uso Actual
5. Presencia de Cuerpos de Agua
6. Fauna
7. Distancia a Centros Poblados
8. Distancia a Áreas de Cultivo
9. Afectación a Áreas Naturales Protegidas y Zonas de Amortiguamiento
10. Afectación a Sitios Arqueológicos

DESCRIPCION DE INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO (Se incluirá los diseños y planos respectivos)

1. Tiempo estimado de uso del área
2. Recorrido de efluentes (canales de drenaje, poza de sedimentación y cuerpo receptor)
3. Área de almacenamiento de insumos
4. Abastecimiento de agua (fuente y volumen) y energía(fuente y tipo de combustible)
5. Sistema de disposición de residuos sólidos
6. Sistema de almacenamiento temporal de residuos peligrosos

FOTOGRAFÍAS

FORMATO 1.15
FICHA RESUMEN DE PLANTAS DE CONCRETO

Plantas de Concreto	Ubicación	Área (m2 o ha)	Distancia a la Vía

FORMATO 1.16

FICHA DE CARACTERIZACIÓN DE LOS POLVORINES

NOMBRE Y PROGRESIVA

--

LADO Y ACCESO

--

AREA Y PERIMETRO

--

COORDENADAS UTM (POLIGONAL)

DATUM:

VERTICE	NORTE	ESTE

UBICACIÓN GENERAL:

DISTRITO:	CASERÍO:
ANEXO:	COMUNIDAD:

DESCRIPCIÓN:

<ol style="list-style-type: none">1. Tipo de Propiedad del Terreno (Privado, Municipal, Comunal y otros)2. Capacidad de Uso Mayor3. Tipo de Vegetación y Cobertura Vegetal4. Uso Actual5. Presencia de Cuerpos de Agua6. Fauna7. Distancia a Centros Poblados8. Distancia a Áreas de Cultivo9. Afectación a Áreas Naturales Protegidas y Zonas de Amortiguamiento10. Afectación a Sitios Arqueológicos

FOTOGRAFÍAS

FORMATO 2

FORMATO 2.1

DEMOGRAFÍA

Descripción Centro Poblado	Población por Sexo		Porcentaje referente al Distrito	Porcentaje referente a la Provincia	Crecimiento Poblacional	
	Hombres	Mujeres			Censo 1993	Censo 2005

Descripción Distritos	Población por Sexo		Población por Grupo de Edad				Crecimiento Poblacional	
							Censo 1993	Censo 2005

FORMATO 2.2

COMUNIDADES CAMPESINAS Y NATIVAS

Comunidades		Grupo Étnico	Condición Legal	Número de Comuneros Activos	Ámbito territorial
Campesinas	Nativas				

**FORMATO 2.3
EDUCACIÓN**

CUADRO 1

Instituciones Educativas	Número de Alumnos Matriculados	Ausentismo Escolar	Calidad de infraestructura	Horario	
				Ingreso	Salida

CUADRO 2

Distritos	Indicadores Educativos				Índice de Analfabetismo	Ausentismo Escolar
	Primaria	Secundaria	Técnico	Universitario		

**FORMATO 2.4
SALUD**

CUADRO 1

Centro Poblado	Establecimiento de Salud		Nivel (postas, centros, de salud, hospitales etc.)	Capacidad Resolutiva	Índices		
	Publicas	Privadas			Morbilidad	Natalidad	Mortalidad

CUADRO 2

Índices	Morbilidad	Natalidad	Mortalidad
Distritos			

**FORMATO 2.5
INSTITUCIONALIDAD LOCAL**

NOMBRE DE LA INSTITUCIÓN	NOMBRE DEL REPRESENTANTE	PRINCIPALES ACTIVIDADES REALIZADAS	GRUPO DE INTERES		NOMBRE DEL ESTREVISTADO
			SI	NO	

**FORMATO 2.6
MATRIZ DE GRUPOS DE INTERÉS**

GRUPOS DE INTERÉS	OPINIÓN SOBRE EL PROYECTO (No sólo a favor o en contra)	OPINIÓN SOBRE LOS IMPACTOS AMBIENTALES Y SOCIALES	TIPO DE INFORMACIÓN QUE REQUIEREN
Se deberá consignar el nombre específico del grupo de interés	Realizar un análisis sobre la posición que ejerce los actores o grupos de interés en relación con las obras del proyecto vial.		Señalar las acciones realizadas por las agrupaciones con referencia al proyecto

FORMATO 3

FICHA DE IDENTIFICACIÓN DE PASIVOS AMBIENTALES							
1.- LOCALIZACIÓN							
Progresiva.....		Coordenadas UTM.....					
Lado.....							
2.- BREVE DESCRIPCIÓN AMBIENTAL							
Se presentará un breve informe de las características más resaltantes del entorno ecológico donde se ubica el pasivo identificado							
<div style="border: 1px solid black; padding: 10px; width: fit-content; margin: auto;"> <p>FOTOGRAFIA DEL PASIVO AMBIENTAL</p> </div>				3.- DESCRIPCIÓN DEL PASIVO AMBIENTAL Se presentará una descripción de los efectos que genera el pasivo ambiental identificado			
				4.- CAUSA/ORIGEN Se identifica la falta de acciones u obras civiles que generan efectos perjudiciales sobre la carretera, o los que la carretera genera sobre terceros			
5.- TIPOS DE PASIVOS AMBIENTALES (Listado Referencial)							
Deslizamiento y derrumbes			Erosión, Sedimentación de cause		Botaderos laterales indiscriminados		
Contaminación de aguas			Daños ecológicos y paisajísticos		Áreas degradadas		
Accesos a poblados interrumpidos			Daños a las fuentes de agua de los poblados		Ocupación del derecho de vía		
6.- MATRIZ DE IMPORTANCIA							
INTENSIDAD		EXTENSIÓN		MOMENTO	PERSISTENCIA	REVERSIBILIDAD	IMPORTANCIA
Baja		Local		Largo Plazo	Fugaz	Corto Plazo	
Media		Regional		Mediano Plazo	Temporal	Mediano Plazo	
Alta		Extraregional		Inmediato	Permanente	Irreversible	
SINERGIA		ACUMULACIÓN		EFECTO	PERIODICIDAD	RECUPERABILIDAD	
Sin sinergismo		Simple		Indirecto	Discontinuo	Recuperable	
Sinérgico		Acumulativo		Directo	Periódico	Mitigable	
Muy sinérgico					Continuo	Irrecuperable	

3 CONTENIDO DE LOS INFORMES AMBIENTALES DURANTE LA EJECUCION DE LAS OBRAS

3.1 INTRODUCCIÓN

3.1.1 Aspectos Generales

Nombre del CONCESIONARIO, periodo que comprende (mes), N° de informes ambientales entregados, observaciones relevantes relacionadas con el mes que finaliza y el que comienza, y cronograma general de obras.

3.1.2 Breve Descripción de la Obra

Localización geográfica, principales características obras comprometidas y realizadas en el mes, etc.

3.1.3 Actividades Realizadas

Trabajos de campo, inspecciones, entrega de informes o documentos, descripción de nuevas obras.

3.1 .4 Aspectos Ambientales

Descripción de los principales problemas sociales y ambientales del mes y cumplimiento de observaciones realizadas al informe ambiental anterior.

Descripción de la aplicación de las medidas previstas en el Plan de Gestión Ambiental que formará parte del Estudio de Impacto Ambiental presentado de acuerdo al Contrato.

En el primer informe deberán indicarse los parámetros que se utilizarán como base para el monitoreo de aire, ruido y calidad del agua.

3.2 ESTADO DE AVANCE DE LAS OBRAS O TRABAJOS

(El CONCESIONARIO sólo deberá describir las obras que correspondan de acuerdo a su Concesión)

Obras Viales

Breve descripción de áreas con frente de trabajo actual, indicando avances y actividades por realizar (ej. caminos de acceso construidos, cierre de frentes de trabajo. etc.).

Estado y avance en el cumplimiento de las Especificaciones Socio Ambientales del presente Contrato y Programas de Manejo Ambiental contenido en el EIA, con especial énfasis en:

- Medidas de Mitigación implementadas (propuestas de solución, calendario de aplicación de las medidas, permisos involucrados).
- Plan de Seguimiento y Monitoreo.

Plantas de Asfalto, Hormigón y Chancado

Breve descripción de plantas instaladas, su tecnología y localización.

Estado y avance de los Programas de Manejo Ambiental asociados a esta actividad, con especial énfasis en:

- Medidas de Mitigación Implementadas (propuestas de solución, calendario de aplicación de las medidas, permisos involucrados).
- Plan de Seguimiento y Monitoreo.

3.2.3 Depósitos de Material Excedente (DME)

Breve descripción de DME habilitados o cerrados, sus características y localización. Estado y avance de los Programas de Manejo Ambiental asociados a esta actividad, con especial énfasis en:

- Medidas de Mitigación Implementadas (propuestas de solución, calendario de aplicación de las medidas, permisos involucrados).
- Plan de Seguimiento y Monitoreo.

3.2.4 Campamentos

Breve descripción de campamentos habilitados o cerrados para las distintas obras, sus características y localización.

Estado y avance de los Programas de Manejo Ambiental asociados a esta actividad, con especial énfasis en:

- Medidas de Mitigación Implementadas (propuestas de solución, calendario de aplicación de las medidas, permisos involucrados).
- Plan de Seguimiento y Monitoreo.

3.3 PERMISOS AMBIENTALES INVOLUCRADOS

(Listado, Solicitud y Aprobación)

3.4 ANEXOS

- Fotos, planos, mapas, etc.
- Matrices de seguimiento ambiental.
- Certificados, permisos, etc.

ANEXO XIV

GASTOS GENERALES DE OPERACIÓN DE LA CONCESION

1. PERSONAL, BIENES Y SERVICIOS DE LA SEDE CENTRAL

- Planilla aplicable a la Concesión
- Bienes y servicios

2. PERSONAL, BIENES Y SERVICIOS DE LA SEDE DE OPERACION DE LA CONCESION

- Planilla
- Bienes y servicios

3. PERSONAL, BIENES Y SERVICIOS DE LA UNIDAD DE PEAJE

- Planilla
- Bienes y servicios

4. PERSONAL, BIENES Y SERVICIOS DEL AUXILIO MECANICO Y SEGURIDAD

- Planilla
- Bienes y servicios

5. PERSONAL, BIENES Y SERVICIOS DEL AUXILIO MEDICO

- Planilla
- Bienes y servicios

6. OTROS

- Seguros de los equipos en operación
- Asesorías
- Viajes y movilización
- Comunicación social

GASTOS PREOPERATIVOS

- Costo de los Estudios Definitivos de Ingeniería
- Costo de Estudio de Impacto Ambiental
- Costo de Supervisión de Estudios y Obras
- Costo de constitución de Garantías Contractuales
- Costo de contratación de seguros
- Monto de costos del proceso
- Costos de constitución del Fideicomiso de Administración

ANEXO XV

RESOLUCIÓN N° 009-2007-MTC/16 DE LA DGASA