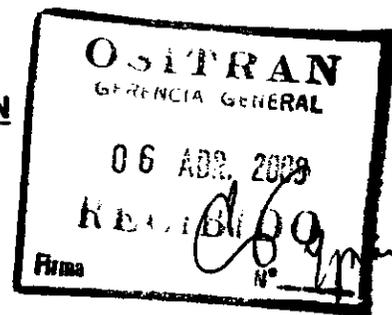


INFORME N° 010-09-~~000~~-GAL-GS-OSITRAN



Para : **Jorge Montesinos Córdova**
Gerente General

De : **Lincoln Flor Rojas**
Gerente de Regulación

Humberto Ramírez Trucíos
Gerente de Asesoría Legal

Juan Carlos Polo Puelles
Gerente de Supervisión

Hector Kuang Salas
Gerente Adjunto de Supervisión

Carlos Fierro Garces
Analista de Regulación

Antonio Rodríguez Martínez
Asesor Legal I

Asunto : Solicitud de modificación de contrato: cronograma contractual de obras y de los plazos previstos para la entrega de predios a la Concesión del Tramo Vial Puente Pucusana-Cerro Azul-Ica (Red Vial 6).

Fecha : 06 de abril de 2009

I. OBJETO

1. El objeto del presente Informe es emitir opinión respecto a la propuesta de modificación de contrato con relación al cronograma contractual de obras, así como la modificación de los plazos previstos en el Contrato de Concesión para la entrega de predios a la empresa Concesionaria Vial del Perú S.A., en su condición de empresa Concesionaria del Tramo Vial Puente Pucusana-Cerro Azul-Ica (Red Vial N° 6).

2. Asimismo, el presente Informe se pone a consideración del Consejo Directivo, a efecto de cumplir con la emisión de opinión del Regulador establecida por el Artículo 9° del Decreto Supremo N° 146-2008-EF, Reglamento del Decreto Legislativo N° 1012 (en adelante, Reglamento de la Ley Marco de APP's) y la Cláusula 16.1 del Contrato de Concesión.

II. ALCANCES

3. Sobre el particular, debemos precisar que, conforme a lo establecido por el Art. 171° de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General (LPAG), los informes pueden ser obligatorios o facultativos y vinculantes o no vinculantes (inc.1), presumiéndose facultativos y no vinculantes, con las excepciones de ley (inc.2).



4. En ese sentido, observamos que el marco legal vigente (Art. 9° del Reglamento de la Ley Marco de APP's), así como el Contrato de Concesión (Cláusula 16.1), únicamente han establecido la obligatoriedad de la emisión de Informe a cargo del Regulador, no precisando si el mismo es vinculante o no, razón por la cual, conforme a lo señalado por el inc.2 del Art.171° de la LPAG, la eventual emisión de opinión favorable a cargo de OSITRAN, no constituirá una opinión vinculante para el Concedente.

III. ANTECEDENTES

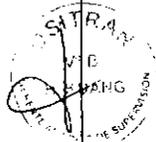
5. El Contrato de Concesión para la construcción, conservación y explotación del Tramo Vial Puente Pucusana-Cerro Azul-Ica (Red Vial 6), fue suscrito entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y la empresa Concesionaria Vial del Perú S.A. el 20 de setiembre del 2005.
6. El 28 de agosto del 2007 las partes suscribieron la adenda N°1 al Contrato de Concesión.
7. El 23 de marzo del 2009 el Ministerio de Transportes y Comunicaciones en su calidad de Concedente remite el Oficio N° 383-2009-MTC/25, el cual contiene el proyecto de Segunda Adenda al Contrato de Concesión del Tramo Vial Puente Pucusana-Cerro Azul-Ica para la opinión técnica del OSITRAN.
8. Mediante Oficio N° 56-09-GRE-OSITRAN, del 25 de marzo del 2009, el OSITRAN solicita al Concedente completar la información remitida mediante el Oficio N° 383-2009-MTC/25.
9. El 27 de marzo del 2009 el Concedente remite los Oficios N° 432-2009-MTC/25 y 433-2009-MTC/25 mediante los cuales adjunta información en donde se analizan los alcances de la propuesta presentada en la Segunda Adenda.
10. Mediante Carta N° C.0185.09, presentado el 01 de abril del 2009, la empresa Concesionaria presenta la información complementaria para admitir a trámite el pedido de modificación del Contrato de Concesión.

IV. ADMISIBILIDAD DEL REQUERIMIENTO DE OPINIÓN PREVIA: Procedimiento Establecido por el Marco Jurídico.

11. Mediante D.S. N° 059-96-PCM, publicado el 27 de diciembre de 1996 se aprobó el Texto Único Ordenado de las normas con rango de ley que regulan la entrega en concesión al sector privado de las obras públicas de infraestructura y de servicios públicos (en adelante, TUO de la Ley de Concesiones)
12. En lo que respecta, a la modificación de los contratos de concesión, los Artículos 32° y 33° del TUO de la Ley de Concesiones establece lo siguiente:

"Artículo 32.- El Estado podrá:
(...)

- d) modificar la concesión cuando ello resulte conveniente de acuerdo al artículo siguiente.



Artículo 33.- Cuando resultare conveniente modificar la concesión, las partes procurarán respetar, en lo posible, lo siguiente:

- a) la naturaleza de la concesión.
- b) las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas; y,
- c) el equilibrio financiero para ambas partes."

[El subrayado es nuestro]

- 13. Mediante D.S.Nº 060-96-PCM, publicado el 28 de diciembre de 1996, se aprobó el Reglamento del 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 se servicios públicos (en adelante, Reglamento del TUO de la Ley de Concesiones).
- 14. En lo que respecta, a la posibilidad de modificación de los contratos de concesión, el Artículo 30º del Reglamento TUO de la Ley de Concesiones establece lo siguiente:

"Artículo 30.- Son atribuciones de los sectores y/u organismos del Estado las siguientes:

(...)

- f) modificar el contrato de concesión cuando ello resulte necesario, previo acuerdo con el concesionario, respetando en lo posible su naturaleza, las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas y el equilibrio financiero de las prestaciones a cargo de las partes.

(...)"

[El subrayado es nuestro]

- 15. De esta manera, de conformidad con lo establecido por la Ley de Concesiones y su Reglamento, es potestad de las partes modificar el contrato de concesión, para lo cual, éstas deberán tratar de respetar, en lo posible:

- (i) La naturaleza de la concesión.
- (ii) Las condiciones económicas del contrato.
- (iii) Las condiciones técnicas del contrato.
- (iv) El equilibrio financiero de las partes.

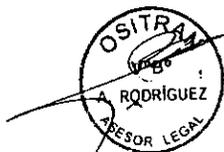
- 16. El 13 de mayo de 2008, se publicó el Decreto Legislativo Nº 1012, Decreto Legislativo que aprueba la Ley Marco de Asociaciones Público – Privadas para la generación de empleo productivo y dicta normas para la agilización de los procesos de promoción de la inversión privada (en adelante, Ley Marco de APP's).

- 17. Conforme a lo señalado por el Artículo 1º de dicha norma, el objeto del mencionado Decreto Legislativo es establecer los **"... principios, procesos y atribuciones del Sector Público para la evaluación, implementación y operación de infraestructura pública o la prestación de servicios públicos, con participación del sector privado, así como establecer el marco general aplicable a las iniciativas privadas."**

- 18. Asimismo, el Artículo 4º del mencionado Decreto Legislativo establece que las Asociaciones Público - Privadas pueden clasificarse de la siguiente manera:

"a. Autosostenible: aquella que satisfaga las siguientes condiciones:

- i. Demanda mínima o nula garantía financiada por parte del Estado, conforme se establezca en el Reglamento del presente Decreto Legislativo.



ii. Las garantías no financieras tengan una probabilidad nula o mínima de demandar el uso de recursos públicos, conforme se establezca en el Reglamento del presente Decreto Legislativo.

b. Cofinanciada: aquella que requiera del cofinanciamiento o del otorgamiento o contratación de garantías financieras o garantías no financieras que tengan una probabilidad significativa de demandar el uso de recursos públicos."

19. En ese sentido, para efectos de determinar la aplicación del marco legal de APP's al contrato de concesión materia de análisis, corresponde determinar la clase de asociación público privada aplicable al presente caso; así, teniendo en consideración que:

(i) De conformidad con lo establecido por el Artículo 4° de la Ley Marco de APP's, una Asociación Público Privada autosostenible es aquella que tenga una demanda mínima o nula garantía financiada por parte del Estado y, de ser el caso, que las garantías no financieras tengan una probabilidad nula o mínima de demandar el uso de recursos públicos.

(ii) Conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión el termino Leyes y Disposiciones Aplicables "[e]s 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 tendrán carácter obligatorio para la SOCIEDAD CONCESIONARIA" (Sección I)

(iii) La cláusula 15.1 del Contrato de Concesión, al establecer la Ley Aplicable, precisa que "... el contenido, ejecución, conflictos y demás consecuencias que... se originen [del contrato], se regirán por la legislación interna del Perú..."

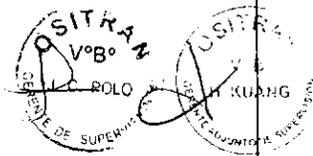
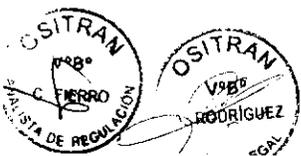
(iv) Conforme a lo establecido en la cláusula 2.6 del Contrato de Concesión, la modalidad de dicho contrato es onerosa.

(v) En concordancia con la mencionada cláusula 2.6, la cláusula 8.19 del Contrato de Concesión ha establecido que la Concesionaria deberá pagar al Concedente, una retribución, denominada **fondo vial**, ascendente a:

➤ Uno por ciento (1%) de sus ingresos mensuales por concepto de peaje, a partir de la fecha de suscripción del contrato hasta la fecha de culminación de las obras de la primera etapa, o a más tardar a la finalización del cuarto año de la concesión.

➤ Dieciocho punto sesenta y uno por ciento (18.61%) de sus ingresos mensuales por concepto de peaje, de acuerdo a la propuesta económica que forma parte del contrato como anexo VII, a partir de la culminación de las obras de la primera etapa o a más tardar al inicio del quinto año de la concesión y hasta la finalización del contrato.

(vi) Conforme a lo establecido en la cláusula 8.15 del Contrato de Concesión corresponde a la Concesionaria el cobro de la tarifa (compuesta por el peaje mas el IGV y cualquier otro aporte de ley), como contraprestación por el servicio público materia del tramo.



En consecuencia, queda claro que al Contrato de Concesión le resulta de aplicación el Decreto Legislativo N° 1012, siendo dicho acto jurídico un tipo de Asociación Público – Privada autosostenible.

20. En lo que respecta a la titularidad para solicitar al Regulador la emisión de opinión tenemos que el último párrafo del numeral 6.2 de los **“Lineamientos para la Interpretación y Emisión de Opiniones sobre Propuestas de Modificación y Reconversión de Contratos de Concesión”**, aprobado mediante Acuerdo N° 557-154-04-CD de fecha 17 de noviembre de 2004 (en adelante, *Lineamientos sobre Propuestas de Modificación y Reconversión*), establece **“[l]as solicitudes de modificación pueden ser presentadas por el Concesionario o el Concedente.”**

21. Por otra parte, tenemos que el 09 de diciembre de 2008, se publicó el Reglamento de la Ley Marco de APP’s.

El Artículo 2° de dicha norma señala que toda referencia a **Entidades** en dicho texto legal, se entenderá referida a todas las Entidades que componen el Sector Público No Financiero, entre los cuales se encuentra el MTC.

22. En lo que respecta al procedimiento de modificación de los Contratos, el Artículo 9° del mencionado Reglamento señala lo siguiente:

“Artículo 9.- Procedimiento y causales de renegociación del contrato de Asociación Público - Privada

Salvo para casos asociados a errores materiales o por requerimientos de los acreedores permitidos vinculados a la etapa del cierre financiero del contrato de APP, no podrán efectuarse adendas al mismo durante los primeros 3 años desde la fecha de su suscripción. Una vez culminado dicho plazo podrán realizarse adendas al contrato de APP previa opinión del Organismo Regulador correspondiente, cuando se trate de proyectos para la prestación de servicios públicos bajo su competencia. Asimismo, se requerirá la opinión favorable del Ministerio de Economía y Finanzas en caso las modificaciones alteren el cofinanciamiento o las garantías. Las opiniones deberán ser requeridas en forma simultánea a las diferentes entidades, entendiéndose por ello que sean solicitadas con un desfase no mayor a dos (2) días hábiles. Las opiniones deberán ser emitidas en un plazo máximo de diez (10) días hábiles contados desde la recepción de la solicitud de opinión, luego del cual se considerarán favorables.

Si la adenda propuesta desvirtúa el objeto del proyecto original o involucra un monto adicional que supere el 15% del Costo Total del Proyecto de APP, la Entidad - siempre que la naturaleza del proyecto lo permita- evaluará la conveniencia de realizar un nuevo proceso de selección como alternativa a negociar una adenda al contrato.”

[El subrayado es nuestro]

23. En consecuencia, para efectos de la emisión de opinión previa a cargo del Regulador, deberá observarse lo prescrito por el artículo precedentemente citado. En ese sentido, consideramos que el procedimiento de solicitud de adenda, deberá tener en cuenta lo siguiente:

(i) Deberán haber transcurrido cuando menos 3 años desde la fecha de suscripción del contrato, salvo los casos asociados a errores materiales o por requerimientos de los acreedores permitidos vinculados a la etapa de cierre financiero.



- (ii) El requerimiento de emisión de opinión del Regulador, deberá ser efectuado por el Concedente; ello, en virtud de lo establecido por el último párrafo del citado Artículo 9º del Reglamento de la Ley Marco de APP's, en donde se hace referencia a que si la Entidad (es decir el MTC, conforme a lo dispuesto por el Artículo 2º del mencionado Reglamento) considera que a través de la propuesta de adenda se desvirtúa el objeto del proyecto original recogido en el Contrato, ya no requerirá opinión previa del Regulador, ni del Ministerio de Economía y Finanzas, de ser el caso, sino que "...evaluará la conveniencia de realizar un nuevo proceso de selección como alternativa a negociar una adenda al contrato".

Adicionalmente, debe tenerse en consideración que el mencionado Reglamento modifica la forma en que OSITRAN ha tramitado los procedimientos de adenda de los contratos de concesión pues conforme a los *Lineamientos sobre Propuestas de Modificación y Reconversión*, cualquiera de las partes podía solicitar a OSITRAN la tramitación de la modificación o reconversión del Contrato.

Ahora bien, con la dación del Reglamento de la Ley Marco de APP's, se ha establecido que la emisión de opinión del Regulador es fruto de un REQUERIMIENTO, no de una solicitud, hecho que guarda concordancia con lo establecido por el Artículo 7º de la Ley N° 26917, Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte, norma que señala que es función de OSITRAN proveer información y emitir opinión en aspectos de su competencia cuando el MTC lo **requiera**¹.

- (iii) Corresponde al MTC evaluar la conveniencia de realizar un nuevo proceso de selección como alternativa a negociar una adenda en caso la propuesta:
- Desvirtúe el objeto del proyecto original, o,
 - Involucre un monto adicional que supere el 15% del costo total del proyecto de APP.

24. De otro lado, en lo que respecta a los requisitos de admisibilidad para la tramitación de los requerimientos de opinión previa del Regulador, en el marco de una modificación de contrato, tenemos que mediante Resolución de Consejo Directivo N° 058-2006-CD-OSITRAN, del 4 de octubre de 2006, se estableció lo siguiente:

"Artículo 1º.- La solicitud de modificación, renegociación o reconversión de los Contratos de Concesión, deberá estar dirigida a OSITRAN, conteniendo los siguientes requisitos de admisibilidad:

- Nombre, documento de identidad o RUC y domicilio del solicitante; así como teléfono, fax y/o dirección de correo electrónico, en caso de tenerlo, del solicitante;
- Nombre y documento de identidad del representante legal del solicitante;
- Exposición de hechos y argumentos que fundamentan la solicitud;
- La propuesta de redacción de la o las estipulaciones contractuales materia de modificación, renegociación y reconversión del contrato de concesión;

Ley N° 26917

"Artículo 7.º-

7.1 Las principales funciones de OSITRAN son las siguientes:

- Emitir opinión técnica sobre la procedencia de la modificación o revisión de los contratos de concesión. En caso ésta sea procedente, elaborará el informe técnico correspondiente y lo trasladará al Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- (...)
- Proveer información y emitir opinión en aspectos de su competencia cuando el Ministerio de Transportes y Comunicaciones lo requiera."



- e) Firma del solicitante o de su representante legal;
- f) Copia simple del documento de identidad del solicitante o del representante;
- g) Copia del documento que acredite la representación suficiente.”

25. Por otra parte, tenemos que la Cláusula 16.1 del Contrato de Concesión establece lo siguiente:

“Sección XVI: Modificaciones al Contrato

16.1 Toda solicitud de enmienda, adición o modificación del presente Contrato deberá ser presentada al REGULADOR con copia para el otro contratante, con el debido sustento técnico. El CONCEDENTE o la SOCIEDAD CONCESIONARIA resolverá la solicitud contando con la opinión técnica del REGULADOR. El acuerdo de modificación será obligatorio para las Partes solamente si consta por escrito y es firmado por los representantes debidamente autorizados de las Partes.

De conformidad con el artículo 33 del Reglamento, el CONCEDENTE podrá modificar el presente Contrato, previo acuerdo con la SOCIEDAD CONCESIONARIA, cuando ello resulte necesario, respetando en lo posible su naturaleza, las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas y el equilibrio económico – financiero de las prestaciones a cargo de las partes.

En consideración a lo dispuesto en el párrafo precedente las Partes expresamente convienen que el CONCEDENTE podrá modificar el presente Contrato, previo acuerdo con la SOCIEDAD CONCESIONARIA y con la opinión previa de el REGULADOR, siempre que ello sea necesario y este debidamente sustentado para:

- i) Que la SOCIEDAD CONCESIONARIA pueda obtener el Endeudamiento Garantizado Permitido.; o
- ii) Que este relacionado con la naturaleza de la garantía que se otorgue a los Acreedores Permitidos, de acuerdo a lo previsto en las Cláusulas 9.5, 9.6 y 9.7 de este Contrato; o
- iii) Adecuar el Contrato a cambios tecnológicos o nuevas circunstancias que se produzcan durante la vigencia de la Concesión o sus prorrogas y que las Partes no puedan razonablemente conocer o prever en la Fecha de Suscripción del Contrato.”

[El subrayado es nuestro]

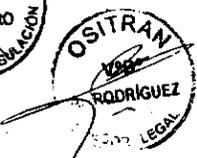
26. Sobre el particular, debemos señalar lo siguiente:

- (i) Lo establecido por el último párrafo de la cláusula 16.1 del Contrato de Concesión guarda concordancia con el marco normativo aplicable a los procedimientos de modificación de contratos de concesión (Artículo 9º del Reglamento de la Ley Marco de APP’s).
- (ii) Teniendo en consideración lo dispuesto por el Reglamento de la Ley Marco de APP’s, queda claro que parte de los requisitos de admisibilidad establecidos en la Resolución N° 058-2006-CD-OSITRAN no resultan exigibles², dado que el mencionado Reglamento dispone que el

² Ello en vista que los requisitos de admisibilidad contenidos en la Resolución N° 058-2006-CD-OSITRAN se establecieron cuando el marco legal contemplaba la posibilidad de que el Concesionario solicite la modificación directamente al Regulador.

En ese sentido, sin perjuicio de que el Regulador pueda requerir información complementaria en cada procedimiento concreto de modificación, consideramos que constituyen requisitos de admisibilidad para los requerimientos de opinión previa presentados por el Concedente, los siguientes documentos:

- Exposición de hechos y argumentos que fundamentan la solicitud.



requerimiento de opinión previa al Regulador sea efectuado por el Concedente.

- (iii) En el presente requerimiento de opinión previa observamos que:
- a) Respecto del Contrato de Concesión, han transcurrido más de 3 años desde la fecha de suscripción de dicho acto jurídico.
 - b) El requerimiento de emisión de opinión del Regulador, ha sido efectuado por el Concedente.
 - c) De una revisión de la documentación presentada por el Concedente, observamos que, en el aspecto formal, se ha adecuado la presentación del requerimiento de opinión previa a lo prescrito por el marco legal vigente.

27. En consecuencia, resulta admisible la tramitación del requerimiento de opinión previa, correspondiendo a continuación analizar el fondo del contenido de la adenda, para lo cual en primer lugar partiremos por revisar brevemente el tenor actual del Contrato de Concesión.

V. ANÁLISIS

IV.1 El Contrato de Concesión

28. Conforme a lo establecido en la Cláusula 6.1 del Contrato de Concesión, la empresa Concesionaria se encuentra obligada a realizar las obras³ referidas en el Anexo II de dicho contrato, conforme a los plazos y condiciones previstas.
29. El cumplimiento de dichas obligaciones se realizará por Etapas, según lo establece el Anexo II del Contrato de Concesión⁴.
30. Según el Anexo I del Contrato de Concesión, la ejecución se realiza en seis sub-tramos, de la siguiente forma:

- La propuesta de redacción de la o las estipulaciones contractuales materia de modificación, renegociación y reconversión del contrato de concesión.
- Constatación de que el Concesionario está de acuerdo con la propuesta de adenda presentada por el Concedente al Regulador.

³ Conforme a lo establecido en la Cláusula 1.5 del Contrato de Concesión, se define por **Obras** al:
"...resultado de los trabajos de Construcción y Puesta a Punto que son ejecutados durante la vigencia de la Construcción.

Asimismo, involucra a los bienes a ser utilizados, construidos o explotados y/o mantenidos por la SOCIEDAD CONCESIONARIA para la operación y el mantenimiento de la concesión, bajo los términos del Contrato de Concesión."

Por otra parte, en la misma cláusula 1.5, se define por **Puesta a Punto** a:

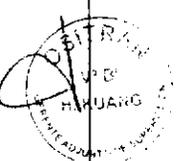
"... las Obras y actividades necesarias a realizar en el Área de Concesión y en el Derecho de Vía de los demás Sub-Tramos para alcanzar los Índices de servicialidad previstos en el Contrato."

Finalmente, la misma Cláusula 1.5 del contrato define por **Sub - Tramo** a la:

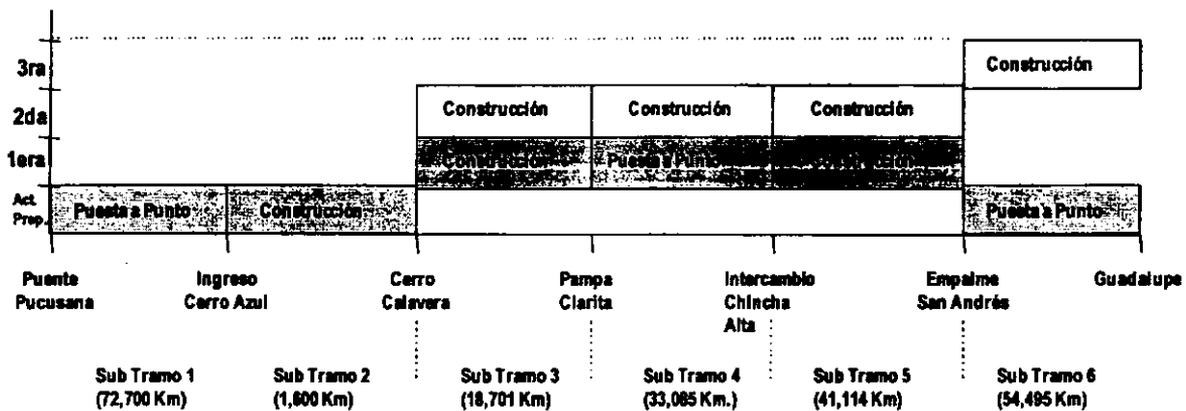
"Parte (s) componente (s) de un tramo de la carretera "

⁴ "... y según los diseños definitivos que presente la SOCIEDAD CONCESIONARIA o de acuerdo con el Estudio Definitivo de Ingeniería en caso que la Sociedad Concesionaria decida utilizar el expediente a su propia cuenta y riesgo como se estipula en la cláusula 6.2"

(segundo párrafo de la Cláusula 6.1 del Contrato de Concesión)



Cuadro N° 1: Descripción de las obras por sub-tramos



31. El Contrato de Concesión en su Anexo II contempla Tres Etapas, cada una de estas se encuentra asociada a los sub-tramos antes indicados, tal como se detalla a continuación.

Cuadro N° 2: Etapas del Contrato

Sub - Tramos	Etapas	
	Primer Carril	Segundo Carril
Sub Tramo 1 Del Puente Pucusana a Ingreso a Cerro Azul.	Puesta a Punto	
Sub Tramo 2 Ingreso Cerro Azul a cerro Calavera.	Puesta a Punto	Etapa 2
Sub Tramo 3 Cerro Calavera a Pampa Clarita.	Etapa 1	Etapa 2
Sub Tramo 4 Pampa Clarita a Intercambio Chincha Alta.		Etapa 2
Sub Tramo 5 Intercambio Chincha Alta a Empalme San Andrés.	Etapa 1	Etapa 2
Sub Tramo 6 Empalme San Andrés a Guadalupe.	Puesta a Punto	Etapa 3

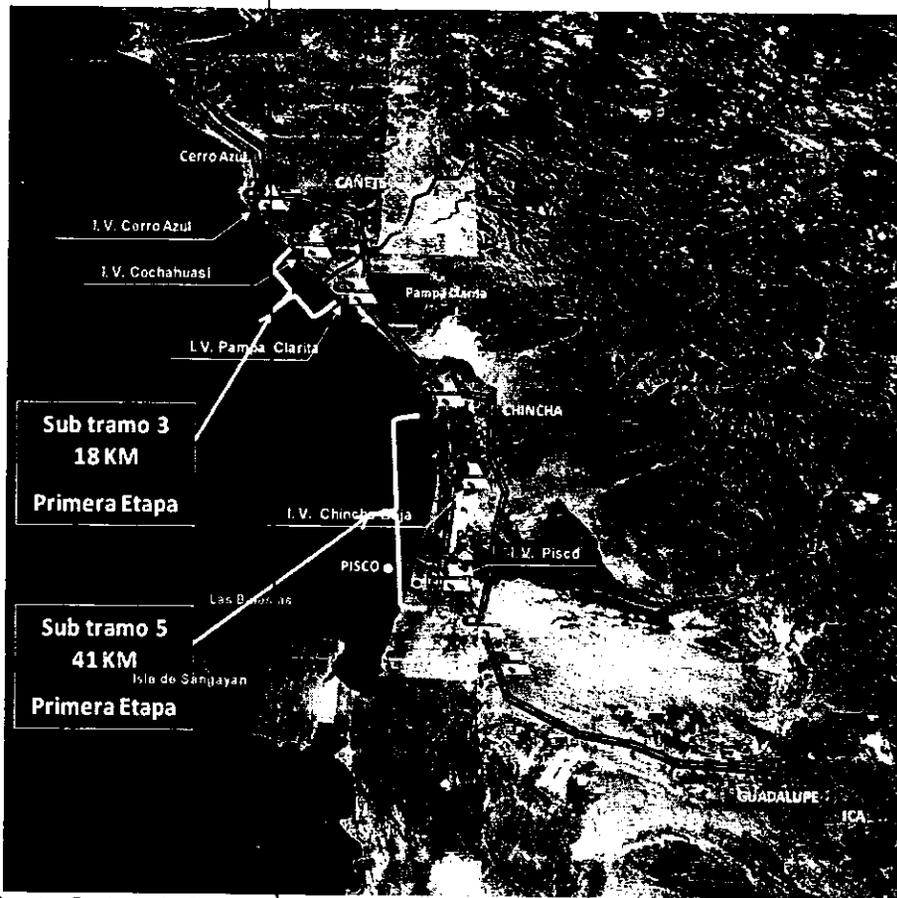
32. De acuerdo al Anexo II del Contrato de Concesión, la Primera Etapa se ejecutará dentro de los dos (2) años posteriores a la entrega de los predios necesarios, en ningún caso el inicio de las Obras para esta etapa podrá ser antes del inicio del tercer Año de la Concesión, tal como lo establece la Cláusula 5.2. El monto de la Inversión Proyectada Referencial para esta etapa es de Cincuenta y Ocho Millones Setecientos Once Mil Ochocientos Ochenta y Nueve Dólares de los Estados Unidos de América y 83/100 (US\$ 58'711,889.83), sin incluir el Impuesto General a las Ventas (IGV), y comprende la realización de las siguientes obras (Ver Anexo I para mayor detalle):

- Puesta a Punto de la calzada existente en el tramo comprendido entre las progresivas 20+301 (Pampa Clarita) y 53 + 386 (Intercambio Chincha Alta), considerando que las bermas a ambos lados de la vía deben mantener lo indicado en el párrafo 5., siempre que no existan obstáculos físicos que lo impidan.
- Construcción de la primera calzada (derecha) de la autopista entre las Progresivas 1+600 (Intercambio Cerro Azul) a 20+301 (Intercambio Pampa Clarita), considerando las bermas de acuerdo a lo indicado en el párrafo 5.
- Construcción de un puente sobre el Río Cañete cuya longitud mínima es 237 metros lineales.
- Construcción de puentes sobre los ríos: Río Chico y Matagente en Chincha cuya longitud mínima es 120 metros lineales cada uno.
- Construcción de un puente sobre el Río Pisco cuya longitud mínima es 237 metros lineales.
- Construcción de un puente sobre la quebrada de Tambo de Mora cuya longitud mínima es 35 metros lineales.



- h) Construcción de Tres Intercambios Viales en: Pampa Clarita, Tambo de Mora y Pisco
 - i) Construcción de seis pasos a desnivel (uno en Cochahuasi, tres en Chíncha, uno en Chíncha Alta y uno en San Andrés)
 - j) Construcción de la primera calzada entre las progresivas 53+386 (intercambio Chíncha Alta) a 94+400 (empalme del nuevo trazo con la carretera actual que viene de Pisco) considerando las bermas de acuerdo a lo precisado en el párrafo 5.
33. Como se ha señalado, la empresa concesionaria, está obligada a construir la primera vía entre Cerro Calavera y Pampa Clarita, y entre Intercambio Chíncha Alta y Empalme San Andrés, así como obras adicionales (Gráfico N° 1).

Gráfico N° 1: Construcción de la Primera Etapa



Fuente: Contrato de Concesión.
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN.

34. Con relación a los predios a entregar por parte del Concedente, la cláusula 5.2, en el sexto párrafo establece:

"Los predios urbanos o rurales afectados, necesarios para que la SOCIEDAD CONCESIONARIA inicie los trabajos comprendidos dentro de la Primera Etapa de Construcción, deberán ser entregados por el CONCEDENTE dentro de los Quinientos Cuarenta (540) Días Calendario contados desde la fecha de suscripción del Contrato. El CONCEDENTE entregará como mínimo el 80% de los predios necesarios en términos del área total que constituye el Derecho de Vía, necesaria para que la SOCIEDAD CONCESIONARIA inicie los trabajos comprendidos dentro de cada uno de los Sub-Tramos de la Primera Etapa de Construcción. (...)"

El subrayado es nuestro

35. La cláusula 5.2 obliga al Concedente a entregar al menos el 80% de los predios para que el Concesionario inicie los trabajos de la Primera Etapa. A la fecha el Concedente ha hecho entrega del 65.9% del sub-tramo 3 y del 23.50% del sub-tramo 5, por lo tanto, siendo el porcentaje de terrenos menor al establecido, la empresa concesionaria no tiene la obligación aún de dar inicio a las obras de la Primera Etapa.
36. En estas circunstancias, el Contrato de Concesión, en su cláusula 5.2 párrafo tercero, faculta al Concesionario a solicitar al Regulador la prórroga de los plazos de construcción. En efecto, el Contrato de Concesión establece:

"(...) teniendo la SOCIEDAD CONCESIONARIA la facultad de solicitar al REGULADOR el aplazamiento del cumplimiento de aquellas obligaciones cuyo cumplimiento se vea afectado directamente por la falta de entrega de cualesquiera de estos bienes".

[El subrayado es nuestro]

37. De acuerdo al Anexo II del Contrato de Concesión el inicio de la construcción de la Segunda Etapa se debe iniciar entre los años 12 y 17 de la Concesión, si se cumplen los umbrales de tráfico, de la siguiente manera:

- a) Si entre los Años doce (12) y dieciséis (16) de la Concesión, el tráfico promedio anual en las Unidades de Peaje registrado durante los treinta y seis (36) meses precedentes, asciende a 18'000,000.00 (dieciocho millones) de Ejes Cobrables o más, se dará inicio al Módulo A de la Segunda Etapa conforme a lo que se detalla mas adelante.

El conteo para este propósito corresponderá a aquel señalado en la Cláusula 8.23 del presente Contrato

Al Año diecisiete (17) de la Concesión se iniciarán las Obras correspondientes al Módulo B de la Segunda Etapa;

- b) Al inicio del Año diecisiete (17) de la Concesión, si el tráfico anual registrado entre los Años catorce (14) y dieciseis (16) de la Concesión alcanzan los 13' 000, 000.00 (trece millones) de Ejes Cobrables o más, en cuyo caso se iniciarán las obras de los Módulos A y B.
- c) En caso ninguno de los supuestos previstos en los literales a) o b) precedentes hubiera ocurrido, la SOCIEDAD CONCESIONARIA deberá incrementar el monto de la carta fianza de Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras de acuerdo a lo establecido en la Cláusula 9.2, y deberá escoger una de las siguientes dos opciones:

c.1) Realizar las Obras correspondientes a la Segunda Etapa a más tardar al Año diecinueve (19) de la Concesión. En este caso, el plazo de Concesión se ampliará a treinta y dos (32) años.

c.2) No realizar las Obras correspondientes a la Segunda Etapa, en cuyo caso se producirá la caducidad de la Concesión y, el CONCEDENTE recuperará la Concesión de forma anticipada al finalizar el Año diecinueve (19) de la Concesión. En este caso, no será aplicable la indemnización establecida en la Cláusula 14.12.

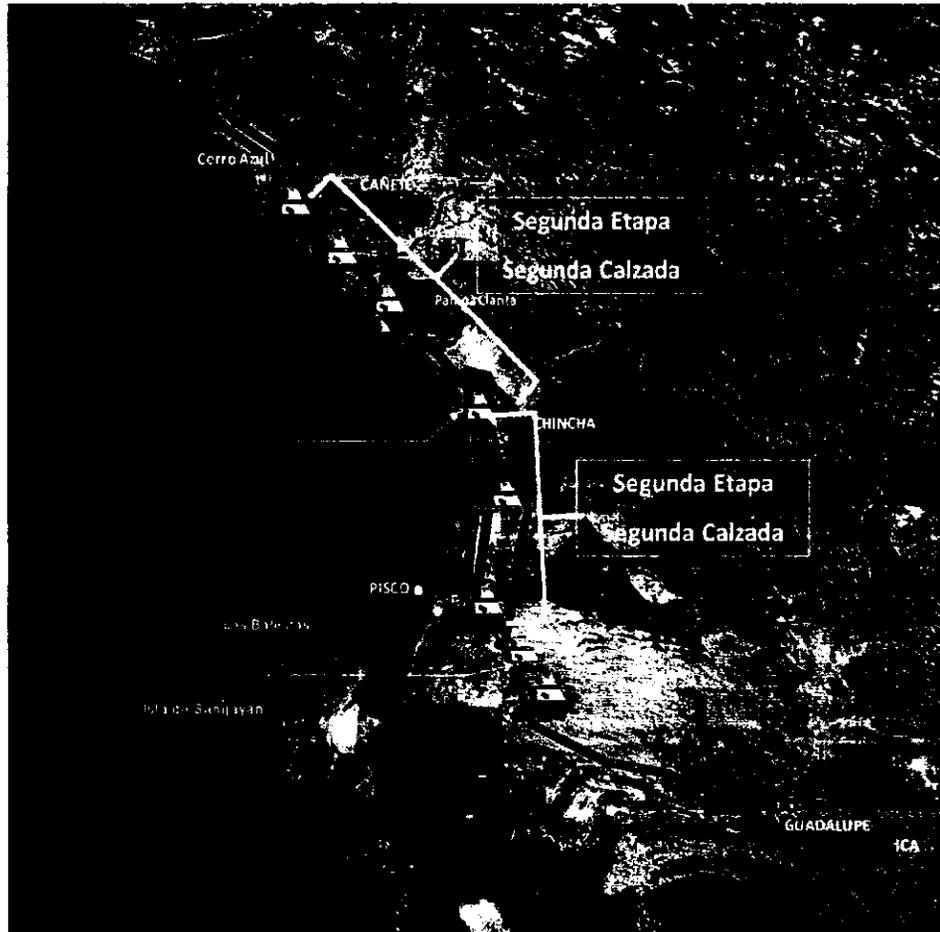
38. Las Obras del Módulo A correspondiente a la Segunda Etapa, y cuyo monto de la Inversión Proyectada Referencial para este módulo asciende a un total de Cuarenta y Cinco Millones Cuatrocientos Cincuenta y Seis Mil Seiscientos Catorce Dólares de los Estados Unidos de América y 29/100 (US\$ 45'456,614.29) sin incluir el IGV, son las siguientes (Ver Anexo II):



- a) Construcción de la primera calzada, en los 6 Km. de tramos intermedios, entre las progresivas 21+200 a 22+200; 22+600 a 23+600 y 39+200 a 43+200, y la primera calzada de la variante PERÚ LNG, entre las progresivas 28+000 a 33+000.
 - b) Construcción de la segunda calzada (izquierda) de la autopista entre las progresivas 1+600 (Cerro Azul) a 53+386 (Intercambio Chincha Alta), incluido tramos intermedios y PERU LNG.
 - c) Construcción de un puente sobre el Río Cañete cuya longitud mínima es 237 metros lineales.
 - d) Construcción de dos puentes en la Quebrada Topará, cuyas longitudes mínimas son de 50 metros lineales cada uno.
39. Las Obras del Módulo B correspondiente a la Segunda Etapa, cuyo monto de la Inversión Proyectada Referencial para este módulo asciende a un total de Cuarenta y Un Millones Doscientos Veintidós Mil Ochocientos Tres Dólares de los Estados Unidos de América y 73/100 (US\$ 41'222,803.73) sin IGV son las siguientes:
- a) Construcción de la segunda calzada (izquierda) de la autopista entre las progresivas 53+386 (intercambio Chincha) a 94+500 (empalme del nuevo trazo con la carretera actual que viene de Pisco).
 - b) Construcción de dos puentes sobre los ríos: Río Chico y Matagente cuya longitud mínima es 120 metros lineales cada uno.
 - c) Construcción de un puente sobre el río Pisco cuya longitud mínima es 237 metros lineales.
 - d) Construcción de un Intercambio Vial en Chincha Alta
 - e) Construcción de un Intercambio Vial en San Andrés
 - f) Construcción de un Intercambio Vial en Paracas
 - g) Construcción de un puente en la quebrada de Tambo de Mora, cuya longitud mínima es 35 metros lineales.
40. El monto de la Inversión Proyectada Referencial para la Segunda Etapa, asciende a Ochenta y Seis Millones Seiscientos Setenta y Nueve Mil Cuatrocientos Diez y Ocho Dólares de los Estados Unidos de América y 02/100 (US\$ 86'679,418.02) sin IGV.
41. Como se ha señalado, la empresa concesionaria está en la obligación de construir la segunda vía entre el Ingreso a Cerro Azul y el Empalme San Andrés, incluyendo las obras adicionales que se han señalado, tal como se muestra en el Gráfico N° 2, para tal efecto el Concedente ha hecho entrega al Concesionario del 63.81% de los predios correspondientes al área total del sub-tramo 4.



Gráfico N° 2: Construcción de la Segunda Etapa



Fuente: Contrato de Concesión.
Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN.

IV.2 Bienes de la Concesión

42. La sección V del Contrato de Concesión regula la entrega de bienes necesarios a efectos que el Concedente pueda dar inicio a las etapas de construcción respectivas.
43. En dicha sección se establece que la entrega de terrenos podrá hacerse en uno ó más actos o entregas parciales de terrenos, tal como ha sucedido en la práctica.
44. Asimismo, se establece que en el supuesto que el Concedente no entregue los terrenos en los plazos establecidos en el Contrato de Concesión el Concesionario queda facultado para solicitar al Regulador el aplazamiento de aquellas obligaciones cuyo cumplimiento se vea directamente afectado.
45. Cabe indicar que los terrenos correspondientes a los sub-tramos 3 y 5, pertenecientes a la Primera Etapa, debieron entregarse hasta marzo de 2007. A la fecha, de acuerdo a la información remitida por el Concedente, los terrenos de los sub-tramos 3 y 5 se encuentran entregados en un 65.7% y 23.5% respectivamente; mientras que el sub-tramo 4, perteneciente al Módulo A de la Segunda Etapa, se encuentra con un avance de entrega del 63.8%, pero este sub-tramo debe de ser entregado en el 2014. El Cuadro siguiente muestra el estado actual de entrega de predios.



Cuadro N° 3: Avances sobre la entrega de predios

Sub - Tramo	Perido de avance		Vencimiento de plazo	Porcentaje de Avance abr-09
	0%	100%		
Sub Tramo 3	Según Contrato		mar-07	100.0%
	A la Fecha			65.7%
Sub Tramo 4	Según Contrato		sep-14	63.8%
	A la Fecha			100.0%
Sub Tramo 5	Según Contrato		mar-07	23.5%
	A la Fecha			

Fuente: Empresa Concesionaria Vial del Perú S.A., Contrato de Concesión
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN.

46. Ante la falta de entrega de terrenos que permita iniciar las obras, el Concesionario solicitó el aplazamiento de la obligación de avance de obras correspondientes a la Primera Etapa.
47. Es conveniente hacer notar que la entrega de terrenos por parte del Concedente al Concesionario no se ha realizado de manera continua (trazo continuo). El Concedente ha entregado al Concesionario secciones o áreas no continuas, ello obedece a las diversas dificultades asociadas al proceso de expropiación de terrenos.

IV.3 Propuesta de Adenda (Concesionario y Concedente)

48. Mediante Oficio N° 432-2009MTC/25, las partes han mostrado su intención de modificar el Contrato de la Concesión del tramo Vial Puente Pucusana-Cerro Azul-Ica (Red Vial N° 6), indicando que las propuestas planteadas no desnaturalizarán las condiciones económicas y técnicas contractualmente establecidas ni se afectan el equilibrio económico financiero. Se menciona también que la matriz de riesgo del Contrato de Concesión se mantiene inalterada.
49. La justificación para la modificación del contrato tiene relación con el estado de entrega de los predios vinculados a las obra de la Primera Etapa. En efecto, en el Informe N° 152-2009-MTC/25 el Concedente señala que el atraso en la liberación de predios ha generado que el Concesionario ejecute obras de manera parcial y aislada, en virtud de lo cual no ha sido posible que se de cumplimiento al cronograma establecido en el Contrato de Concesión.
50. Con la intención de evitar que se incurran con mayores atrasos en la construcción de la vía por falta de entrega de terrenos por parte del Concedente, las partes han elaborado un cronograma de trabajo que comprenda la ejecución de las calzadas de la autopista entre el km. 00+000 (Cerro Azul) al km. 38+620 con el adelanto de la construcción de la primera calzada del sub tramo 5.
51. En otras palabras, se propone una reprogramación de la construcción: de una sola calzada entre Cerro Azul-Pampa Clarita y Chíncha Alta-San Andrés a la construcción de dos calzadas entre Puente Pucusana y Pampa Melchorita, de tal forma que los usuarios de la vía podrán desplazarse por una autopista entre Lima y Pampa Melchorita en una doble calzada (Ver Grafico N° 3).

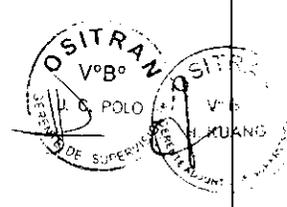
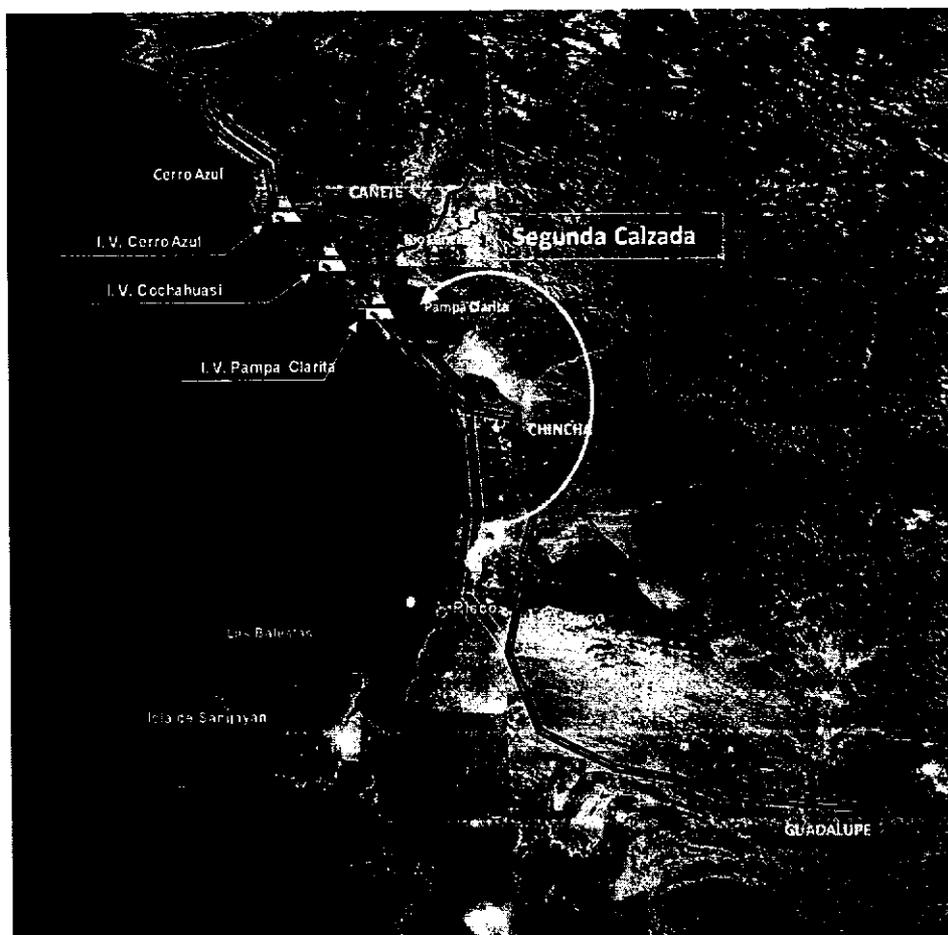


Gráfico N° 3: Sustitución de Inversiones



Fuente: Contrato de Concesión.
Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN.

52. El Concedente se encuentra próximo a liberar el 80% de los predios en los sub-tramos 3 y 4, el 20% restante está programado efectuarse en el corto plazo. Las propuestas de las inversiones para la Primera Etapa y para el modulo A de la Segunda Etapa son los siguientes:

Primera Etapa comprendería la realización de las siguientes obras (Ver Anexo III):

- Puesta a Punto de la calzada existente en el tramo comprendido entre las progresivas 20+301 (Pampa Clarita) y 53 + 386 (Intercambio Chíncha Alta), considerando que las bermas a ambos lados de la vía deben mantener lo indicado en el párrafo 5, siempre que no existan obstáculos físicos que lo impidan.
- Construcción de la primera calzada (derecha) de la autopista entre las Progresivas 1 + 600 (Intercambio Cerro Azul) a 20 + 301 (Intercambio Pampa Clarita).
- Construcción de la primera calzada, en los 6 Km. de tramos intermedios entre las progresivas 21+200 a 22+200; 22+600 a 23+600 y 39+200 a 43+200 y la primera calzada de la variante PERU LNG entre las progresivas 28+000 a 33+000.
- Construcción de un puente sobre el Río Cañete cuya longitud mínima será de 237 metros lineales. (En ambas calzadas).
- Construcción de Un (01) Intercambio Vial en Pampa Clarita.



- f) Construcción de Tres (03) pasos a desnivel en: Cochahuasi, Santa Bárbara y Herbay Bajo.
 - g) Construcción de la segunda calzada (izquierda) de la autopista entre las progresivas 1+600 (Cerro Calavera) a 38+620, incluido tramos intermedios y PERU LNG.
 - h) Construcción de un puente en la Quebrada Topará, cuya longitud mínima es de 50 metros lineales. (calzada derecha).
53. El Modulo A de las Segunda Etapa de la adenda comprende la realización de las siguientes obras (Ver Anexo IV):
- a) Construcción de la segunda calzada izquierda entre las progresivas 38+620 y 53+386.
 - b) Construcción de la primera calzada desde el km. 53+386 al 94+400.
 - c) Construcción de puentes sobre los ríos: Río Chico y Matagente en Chinchá cuyas longitudes mínimas serán de 120 metros lineales, cada uno, para una calzada.
 - d) Construcción de un puente sobre el Río Pisco cuya longitud mínima es 237 metros lineales, para una calzada.
 - e) Construcción de un puente sobre la quebrada de Tambo de Mora cuya longitud mínima es 35 metros lineales, para una calzada.
 - f) Construcción de un puente en la Quebrada Topará, cuya longitud mínima es de 50 metros lineales, para una calzada.
 - g) Construcción de Dos (02) Intercambios Viales en Tambo de Mora y Pisco.
 - h) Construcción de Tres (03) pasos a desnivel, Uno (01) en Chinchá, Uno (01) en Chinchá Alta y Uno (01) en San Andrés.
54. De esta manera, la propuesta de Adenda N° 2 plantea el intercambio de obras entre la Primera y Segunda Etapas, obras que estaban planificadas a ser construidas como parte del Módulo A de la Segunda Etapa pasarían a formar parte de la Primera Etapa. En contrapartida, en reemplazo de éstas, obras que estaban programadas a ser construidas como parte de la Primera Etapa pasarían a ser parte de las obras del Módulo A de la Segunda Etapa.
55. Es importante precisar que el cronograma propuesto no modifica el monto de inversión comprometido de acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión. Es decir, Cincuenta y Ocho Millones Setecientos Once Mil Ochocientos Ochenta y Nueve Dólares de los Estados Unidos de América y 83/100 (US\$ 58'711,889.83) para la Primera Etapa, y para el Módulo A de la Segunda Etapa, un total de Ochenta y Seis Millones Seiscientos Setenta y Nueve Mil Cuatrocientos Diez y Ocho Dólares de los Estados Unidos de América y 02/100 (US\$ 86'679,418.02).

IV.4 Análisis de la propuesta de modificación

56. La propuesta consiste en la sustitución de actividades en las obras: del Modulo A de la Segunda Etapa a la Primera Etapa y viceversa. Conforme a lo informado por el Concedente, dicha modificación obedece a la limitada disponibilidad de terrenos para ejecutar las obras, asociadas a las dificultades presentadas durante el proceso de expropiación de terrenos y su saneamiento físico-legal.

57. La modificación del cronograma de ejecución de obras comprende los siguientes cambios:



Cuadro N° 4: Obras de la Primera Etapa

Contrato de Concesión		Propuesta de Modificación	
OBRAS	MONTOS US\$ (Sin IGV)	OBRAS	MONTOS US\$ (Sin IGV)
PUESTA A PUNTO 20+301-53+386	2.415.553,97	PUESTA A PUNTO 20+301-53+386	2.415.553,97
PRIMERA CALZADA (DERECHA) 1+600 -20+301	14.064.991,92	PRIMERA CALZADA (DERECHA) 1+600 -20+301	14.064.991,92
PUENTE RIO CAÑETE (CALZADA DERECHA)	4.147.479,34	PUENTE RIO CAÑETE (DOS CALZADAS)	7.955.263,93
PUENTE RIO CHICO (CALZADA DERECHA)	2.143.308,98		
PUENTE RIO MATAGENTE (CALZADA DERECHA)	2.143.308,98		
PUENTE RIO PISCO (CALZADA DERECHA)	4.147.917,31		
PUENTE TAMBO DE MORA (CALZADA DERECHA)	381.204,33		
INTERCAMBIO PAMPA CLARITA	1.684.083,48		
INTERCAMBIO TAMBO DE MORA	1.374.928,77	TRES PASOS A DESNIVEL, UBICADOS EN COCHAHUASI, SANTA BARBARA Y HERBAY BAJO.	920.211,40
INTERCAMBIO PISCO	1.529.289,31	PRIMERA CALZADA (DERECHA), EN LOS 6 Km. DE TRAMOS INTERMEDIOS, ENTRE KMS 21+000 A 22+200, 22+600 A 23+600 Y 39+200 A 43+200 Y PRIMERA CALZADA DE LA VARIANTE PERU LNG, ENTRE KMS 28+000 AL 33+000.	7.176.190,58
SEIS PASOS A DESNIVEL	1.840.422,79	SEGUNDA CALZADA (IZQUIERDA) 1+600 - 38+620 INCLUYE TRAMOS INTERMEDIOS Y PERU LNG.	24.151.348,37
PRIMERA CALZADA (DERECHA) 53+386 - 94+400	22.839.400,55	PUENTE QUEBRADA TOPARÁ (CALZADA DERECHA)	344.246,08
TOTAL	58.711.889,73	TOTAL	58.711.889,73

Fuente: Bases del Concurso, Contrato de Concesión.
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN.

58. Las obras de la Primera Etapa que se están reprogramando corresponden, por ejemplo, la construcción del puente sobre el Rio Pisco que pertenecía a la Primera Etapa, la misma que se realizará en la Segunda Etapa. Las obras que se realizarían en la Segunda Etapa se muestran en el siguiente Cuadro:

Cuadro N° 5: Obras de la Segunda Etapa

Contrato de Concesión		Propuesta de Modificación	
OBRAS	MONTOS US\$ (Sin IGV)	OBRAS	MONTOS US\$ (Sin IGV)
PRIMERA CALZADA (DERECHA), EN LOS 6 KMS. DE TRAMOS INTERMEDIOS, ENTRE KMS 21+000 A 22+200, 22+600 A 23+600 Y 39+200 A 43+200 Y PRIMERA CALZADA DE LA VARIANTE PERU LNG, ENTRE KMS 28+000 AL 33+000.	7.176.190,58	PRIMERA CALZADA (DERECHA) 53+386 - 94+400	22.839.400,55
SEGUNDA CALZADA (IZQUIERDA) ENTRE KMS 1+600 - 53+386 INCLUYE TRAMOS INTERMEDIOS Y PERU LNG.	33.784.146,96	SEGUNDA CALZADA (IZQUIERDA) 38+620 - 53+386	9.632.788,59
PUENTE RIO CAÑETE (CALZADA IZQUIERDA)	3.807.784,59	PUENTE QUEBRADA TOPARÁ (CALZADAS IZQUIERDA)	344.246,08
PUENTE QUEBRADA TOPARÁ (DOS CALZADAS)	688.492,16	PUENTE RIO CHICO (CALZADA DERECHA)	2.143.308,98
		PUENTE RIO MATAGENTE (CALZADA DERECHA)	2.143.308,98
		PUENTE RIO PISCO (CALZADA DERECHA)	4.147.917,31
		PUENTE TAMBO DE MORA (CALZADA DERECHA)	381.204,33
		INTERCAMBIO TAMBO DE MORA	1.374.928,77
		INTERCAMBIO PISCO	1.529.289,31
		TRES PASOS A DESNIVEL, UBICADOS EN SUB TRAMO 5	920.211,40
TOTAL	45.456.614,29	TOTAL	45.456.614,29

Fuente: Bases del Concurso, Contrato de Concesión.
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN.



59. Como se observa, el traslado de las obras de la Primera Etapa y del Modulo A de la Segunda Etapa, no altera el monto total de la inversión comprometida, tal como se muestra en el siguiente Cuadro.

Cuadro N° 6: Inversión Comprometida por Etapas

Montos de Inversión (US\$)

Construcción		Contrato de Concesión	Segunda Adenda
Etapa 1		\$58,711,889.83	\$58,711,889.83
Etapa 2	Modulo A	\$45,456,614.29	\$45,456,614.29
	Modulo B	No es parte Adenda	No es parte Adenda
Etapa 3		No es parte Adenda	No es parte Adenda
Total		\$104,168,504.12	\$104,168,504.12

Fuente: Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN.

IV.4.1 Análisis Técnico:

60. Las partes proponen modificar el Numeral 2 "Primera Etapa" y el Numeral 3.1 "Módulo A de la Segunda Etapa" del Anexo II del Contrato de Concesión, conforme se indica en el Anexo V del presente informe.
61. A solicitud de OSITRAN, la Empresa Supervisora de la obra "CPS de Ingeniería", en su Informe N° 044-09/CPS/PUC-ICA de fecha 02 de abril del 2009 señala que la sustitución de Inversiones conserva los montos totales de la propuesta técnica, pero es necesario considerar el ahorro en el proceso constructivo que se producirá al ejecutar las dos calzadas al mismo tiempo y recomienda que su análisis se realice posteriormente. Este posible ahorro está considerado en el texto de la Segunda Adenda (último párrafo del ítem 3.1); así mismo, concluye que es "razonable la propuesta contenida en el Proyecto de Adenda N° 2" y recomienda que la sustitución propuesta por las partes se efectúe lo antes posible.
62. La sustitución de inversiones, no alteraría el equilibrio económico del contrato, al mantenerse el monto de inversión comprometido, permitiendo la construcción de la Autopista desde Cerro Azul (1+600) hasta el Km 38+620, cercana a la Ciudad de Chincha, tal como se ha señalado.
63. La propuesta incorpora nuevos plazos para su ejecución, incluyendo 03 Hitos constructivos obligatorios, fijándose como nueva fecha de término de la Primera Etapa, el 31 de diciembre del 2010, fecha que depende de la entrega de terrenos por parte del Concedente.
64. La propuesta de Adenda, establece un nuevo cronograma de entrega de predios del sub-tramo 3 y del sub-tramo 4, y contempla una ampliación automática del plazo en el caso que el Concedente incumpla la entrega de los terrenos en los plazos fijados, tal como se ha señalado.
65. Como se ha señalado, el Contrato de Concesión, establece la necesidad de construir en la Primera Etapa la primera calzada derecha de los Sub Tramos 3 y 5, dando prioridad a la construcción de las Variantes a las zonas pobladas de Cañete y Chincha. Con la modificación del cronograma de Inversiones que se derivaría de la presente Adenda, la Variante a la ciudad de Chincha se ejecutaría en la Segunda Etapa (Módulo A).



66. Con la propuesta de sustitución de obras entre etapas, el CONCEDENTE tiene un mayor plazo contractual para ejecutar la expropiación del Sub Tramo 5, prorrogándose por lo menos hasta el año 2014 (03 años antes del posible inicio del año 12 de la Concesión).
67. Sin embargo, es preciso indicar que, el tramo existente entre las progresivas Km. 53+387 al Km. 94+560 (Intercambio Chinchá Alta – Empalme San Andrés), debe contar con mantenimiento por parte del Concesionario por un plazo mayor al inicialmente programado, hasta que sea desafectado con la construcción de la primera calzada en el Sub Tramo 5, reprogramado para la Segunda Etapa de Construcción (Año 12 de la Concesión).
68. En las circunstancias actuales, por razones indicadas, la propuesta de sustitución de Inversiones entre ambas etapas resulta razonable para el Concedente y el Concesionario así como para los usuarios, quienes podrán contar a partir de Cerro Azul con una autopista de mayor extensión, lo que favorece la reducción de accidentes.

IV.4.2 Análisis del Equilibrio Económico y Evaluación Social

IV.4.2.01 Equilibrio económico de la concesión

69. El contrato original estableció una asignación de riesgos entre las partes. Los riesgos se pueden clasificar en riesgos de gestión, construcción, operación, mantenimiento y explotación, político, regulatorio, entre otros.
70. Uno de los resultados más importantes provenientes de la literatura del análisis económico de los contratos y de la economía de la información⁵ es que en un contexto de incertidumbre, el riesgo en una relación contractual es asumido por aquella parte que se encuentra en mejor capacidad de asumirlo. La capacidad de asumir mayores niveles de riesgo responde no sólo al grado de aversión al riesgo que enfrente cada una de las partes sino también de quien esté en mejor posición de evitar la ocurrencia de determinados eventos, así como de administrar, evaluar o mitigar su impacto, entre otros aspectos⁶.
71. Pereira (2008)⁷ sostiene que la asignación del riesgo al más capacitado obedece a la estrecha relación que existe entre riesgos e incentivos; en la medida que un cierto agente está sometido a un cierto riesgo, tendrá seguramente el incentivo a manejarlo de la mejor manera posible en función de su propio interés. De esta manera, es normal que al CONCESIONARIO se le asignen riesgos como el riesgo construcción pues implica establecer un adecuado incentivo a la eficiencia en la construcción.
72. Los riesgos fueron asignados a través del Contrato de Concesión y las Bases del Concurso a las partes (Concedente y Concesionario), considerando la capacidad de gestión y control de cada uno de ellos⁸. De este modo, el Contrato asignó los riesgos

⁵ Ver por ejemplo, Macho-Stadler, I. y Pérez-Castrillo, D. (1997) "An introduction to the Economics of Information. Incentives et contracts", Oxford University Press

⁶ Para mayor detalle ver Aspectos Económicos y Conceptuales Relativos al Diseño de Contratos de Concesión Viales, OSITRAN, 2005. <http://www.ositrان.gov.pe/documentos/DISE%C3%91O-CONTRATO-CONCESION-VIAL.pdf>

⁷ Pereira Andrés, 2008. Asignación de riesgos en concesiones viales: Evaluación de la aplicación de mecanismos de mitigación de Riesgos en contratos de concesión en Uruguay.

⁸ Privatización y regulación de infraestructuras de transporte, una guía para reguladores. Banco Mundial – Alfaomega, 2003, páginas 23-25.



a aquella parte con mayor capacidad para reducirlo o controlarlo a menor costo.⁹ Parte de la matriz de riesgos asignados se puede apreciar en el Cuadro N° 7

73. Una eventual modificación o reasignación de los riesgos establecidos en el Contrato de Concesión, podría implicar una alteración del equilibrio económico. Para evaluar una eventual modificación en el equilibrio económico de la Concesión, en primer lugar, se deben identificar los riesgos que están asociados a los cambios propuestos en la presente Adenda para compararlos con la estructura o matriz de riesgos del Contrato de Concesión sin adenda¹⁰.
74. El cuadro siguiente muestra la estructura de riesgos bajo tres escenarios: sin adenda, con adenda (desde la perspectiva del Concedente)¹¹ y la asignación de riesgos que identifica el Regulador en el marco de la presente opinión.

Cuadro N° 7: Matriz de Riesgos

CONCEPTO	ASIGNACION DE RIESGOS					
	CONTRATO DE CONCESION		PROPUESTA CONCEDENTE		OPINION OSITRAN	
	CONCESIONARIO	CONCEDENTE	Adenda N° 2		Adenda N° 2	
			CONCESIONARIO	CONCEDENTE	CONCESIONARIO	CONCEDENTE
Construcción	X		X		X	
Etapas de Construcción	X		X		X	
Entrega de Terrenos		X		X		X
Inversión	X		X		X	
Plazos de Inversión	X	X	X	X	X	X
Mantenimiento	X		X		X	

Fuente: Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN.

75. En lo que respecta al riesgo de construcción de obras, el Concesionario mantiene dicho riesgo. En efecto, la empresa concesionaria se encuentra obligada a realizar las obras que figuran en el Anexo II del Contrato.
76. En efecto, la propuesta de modificación de contrato mantiene inalterable las etapas y los seis sub-tramos asociadas a estos, por lo cual puede afirmarse que el riesgo de las etapas de construcción permanece con la empresa Concesionaria. Asimismo, en el caso que se produzcan una diferencia de un menor nivel de inversión, este será compensado con una mayor longitud de calzada, con lo cual se mitiga el riesgo de una eventual menor inversión producto de la adenda.
77. Como resultado de la Adenda no se modificarán los niveles de peaje ni de retribución al Estado, con lo cual queda acotado el riesgo de cualquier incremento adicional en inversiones impacte en un mayor peaje o menor retribución a favor del Estado.
78. En lo que respecta a la entrega de terrenos, tal como se ha señalado, en la sección V del Contrato de Concesión se deja clara constancia que es el Concedente asume dicho riesgo, es decir seguirá siendo responsable de la entrega oportuna de los predios necesarios para que el Concesionario pueda realizar las obras

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

¹⁰ El contrato de concesión establece una estructura de riesgos que se puede desprender de las cláusulas y anexos.

¹¹ Según Informe N° 155-2009-MTC/25



correspondientes a cada una de las Tres Etapas descritas en el Contrato de Concesión.

79. Por lo tanto, el riesgo sobre la entrega de terrenos y, por consiguiente, el riesgo de inicio de las obras recae sobre el Concedente. Teniendo en cuenta que en la presente Adenda no se ha planteado modificación alguna sobre el presente punto, dicho riesgo sigue siendo asumido por el Concedente.
80. Si bien, como se ha mostrado, el monto de inversión comprometido no se ha modificado, no se produce una alteración del equilibrio económico de la Concesión.
81. De acuerdo a la propuesta de la Segunda Adenda, existe únicamente una modificación en el plazo de la Primera Etapa, mientras que el Modulo A de la Segunda Etapa no se ha modificado, el Modulo B de la Segunda Etapa así como la Tercera Etapa no son parte de la presente Adenda.
82. La modificación de los plazos para la construcción de la Primera Etapa se efectúa con el propósito de priorizar las obras de ésta etapa por la disponibilidad de terrenos. Asimismo, se producirá una reducción en el plazo de ejecución de obras de la Primera Etapa : de 24 a 19 meses.

Cuadro N° 8: Plazos de Construcción

Plazos de Construcción (Meses)

Construcción		Contrato de Concesión	Segunda Adenda
Etapa 1		24	19
Etapa 2	Modulo A	24	24
	Modulo B	No es parte Adenda	No es parte Adenda
Etapa 3		No es parte Adenda	No es parte Adenda

Fuente: Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN.

83. Por lo tanto, la distribución y asignación de riesgos que se derivaría de la Segunda Adenda no se alteraría. En consecuencia, ninguna de las partes vería alterado el equilibrio económico-financiero. En efecto, no se modifica el nivel de inversión sino el cronograma de obras a realizar manteniendo el mismo monto. Asimismo, no se produce ningún impacto en el nivel de peaje o la tasa de retribución al Estado.
84. En suma, toda vez que los montos de inversión no se modifican, así como los riesgos, obligaciones y derechos, no se alteraría el equilibrio económico-financiero de la concesión.



IV.4.2.02 Efectos en la evaluación social de la concesión

85. Como se ha señalado, la Concesión de la Red Vial N° 6 se ha estructurado en tres etapas de construcción y una actividad preparatoria (según Anexo II del Contrato de Concesión). Cada etapa comprende un conjunto de obras, montos, plazo y longitud de obras a construir en el tiempo. Asimismo, a cada una de ellas le corresponde una proyección de demanda.
86. Por lo tanto es de suponer que el Concedente, en su oportunidad contempló una evaluación social sobre la base de tres etapas constructivas bajo un supuesto de disponibilidad de terrenos. Bajo dichas circunstancias era de esperar las etapas de construcción propuestas maximizaran el valor social neto del proyecto.



87. Sin embargo, como se ha señalado, las condiciones actuales establecen restricciones en la disponibilidad de terrenos en parte de la vía, situación distinta a los supuestos iniciales, por lo que los resultados de la evaluación inicial no resultan factibles, por lo que una solución de permuta de obras (sin alterar la inversión) permite sincerar la evaluación del proyecto bajo condiciones reales. Bajo estas nuevas condiciones, sería recomendable que el Concedente realice una evaluación social.
88. Por lo tanto, es competencia exclusiva del Concedente verificar que los cambios en las etapas constructivas, producto de la disponibilidad de terrenos continúan maximizando el valor social.

V. CONCLUSIONES

89. Conforme al marco legal vigente, la emisión de la opinión vertida por el Regulador, no constituirá una opinión vinculante para el Concedente.
90. La propuesta de permuta de inversiones entre la primera y la segunda etapa obedece a la limitada disponibilidad de terrenos para ejecutar las obras en la primera etapa. Dicha permuta es razonable bajo las circunstancias actuales. En efecto, es una solución conveniente para el Concedente, el Concesionario y los usuarios; de tal forma, que se prioriza la ejecución de la Autopista Cerro Azul hasta un punto cercano a la ciudad de Chincha
91. El Tramo Existente entre las progresivas Km. 53+387 al Km. 94+560 (Intercambio Chincha Alta – Empalme San Andrés), debe contar con el Mantenimiento Rutinario y Mantenimiento Periódico, bajo responsabilidad del Concesionario, así como realizar una evaluación y/o reforzamiento de la seguridad vial, hasta la fecha en que se construya la nueva vía en el Sub Tramo 5.
92. Tal como se ha descrito, la distribución y asignación de riesgos que se derivaría de la Segunda Adenda mantiene los riesgos que el Contrato de Concesión estableció originalmente.
93. En lo que respecta al equilibrio económico, la propuesta del Concesionario no modificaría el equilibrio económico-financiero del Contrato de Concesión, por tanto ninguna de las partes del Contrato de Concesión vería alterado su equilibrio actual. En particular, no se modifican los niveles de peaje ni la retribución al Estado, pues se trata de utilizar el mismo nivel de inversión en un conjunto de obras distinto, lo que no altera los flujos de inversiones u otro componente del flujo de caja de la concesión.

Finalmente, el ahorro generado por la no ejecución del ensanche de la berma debe calcularse y aplicarse a la ejecución de mayores trabajos, conforme lo indicado en la propuesta de modificación de Contrato de Concesión. De esta manera se mantiene inalterado el nivel de inversiones y no se producen cambios en el equilibrio económico y financiero de la concesión.

VI. RECOMENDACIONES

95. Por las consideraciones anotadas, se estima conveniente modificar el cronograma contractual de obras así como la modificación de los plazos previstos en el Contrato



[Handwritten signature]



de Concesión para la entrega de predios a la empresa Concesionaria Vial del Perú S.A.

96. Se recomienda que el Concedente efectúe una evaluación social bajo supuestos de disponibilidad limitada de terrenos, a efectos de verificar que la permuta de obras entre la primera y segunda etapa sigue maximizando el valor social de la concesión.
97. Elevar el presente informe a consideración del Consejo Directivo de OSITRAN.

Atentamente,



LINCOLN FLOR ROJAS
Gerente de Regulación



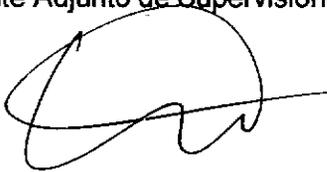
JUAN CARLOS POLO PUELLES
Gerente de Supervisión (e)



HECTOR KUANG SALAS
Gerente Adjunto de Supervisión



HUMBERTO RAMÍREZ TRUCÍOS
Gerente de Asesoría Legal



CARLOS FIERRO GARCÉS
Analista de Regulación



ANTONIO RODRÍGUEZ MARTÍNEZ
Asesor Legal I

CFG/ARM/gvz
Reg-Sal. GRE-GS.GAL N°6262-09
HR : 5936 / 5633 / 5631 / 5220 / 5029

ANEXO I**PRIMERA ETAPA SEGÚN CONTRATO DE CONCESIÓN**

ITEM	DESCRIPCIÓN	MONTO US\$
A	PUESTA A PUNTO DE LA CALZADA EXISTENTE EN EL TRAMO COMPRENDIDO ENTRE LAS PROGRESIVAS 20+301 (PAMPA CLARITA) Y 53+386 (INTERCAMBIO CHINCHA ALTA), CONSIDERANDO QUE LAS BERMAS A AMBOS LADOS DE LA VIA DEBEN MANTENER LO INDICADO EN EL PARRAFO 5, SIEMPRE QUE NO EXISTAN OBSTACULOS FÍSICOS QUE LO IMPIDAN	\$2,415,554
B	CONSTRUCCIÓN DE LA PRIMERA CALZADA (DERECHA) DE LA AUTOPISTA ENTRE LAS PROGRESIVAS 1+600 (INTERCAMBIO CERRO AZUL) A 20+301(INTERCAMBIO PAMPA CLARITA).	\$14,064,992
C	CONSTRUCCIÓN DE UN PUENTE SOBRE EL RÍO CAÑETE CUYA LONGITUD MÍNIMA SERÁ DE 237 METROS LINEALES.	\$4,147,479
D	CONSTRUCCIÓN DE PUENTES SOBRE LOS RÍOS: RÍO CHICO Y MATAGENTE EN CHINCHA CUYAS LONGITUDS MÍNIMAS DE 120 METROS LINEALES, CADA UNO, PARA UNA CALZADA.	\$2,143,309
		\$2,143,309
E	CONSTRUCCIÓN DE UN PUENTE SOBRE EL RÍO PISCO, CUYA LONGITUD MÍNIMA ES DE 237 METROS LINEALES, PARA UNA CALZADA.	\$4,147,917
F	CONSTRUCCIÓN DE UN PUENTE SOBRE LA QUEBRADA DE TAMBO DE MORA CUYA LONGITUD MÍNIMA ES DE 35 METROS LINEALES, PARA UNA CALZADA.	\$381,204
H	CONSTRUCCIÓN DE TRES (03) INTERCAMBIOS VIALES EN: PAMPA CLARITA, TAMBO DE MORA Y PISCO	\$1,684,083
		\$1,374,929
		\$1,529,289
I	CONSTRUCCIÓN DE SEIS PASOS A DESNIVEL (UNO EN COCHAHUASI, TRES EN CHINCHA, UNO EN CHINCHA ALTA, UNO EN SAN ANDRES.	\$1,840,423
J	CONSTRUCCIÓN DE LA PRIMERA CALZADA ISQUIERDA DESDE EL KM. 53+386 AL 94+400	\$22,839,401
TOTAL PRIMERA ETAPA		\$58,711,890



ANEXO II

SEGUNDA ETAPA MODULO "A" SEGÚN CONTRATO DE CONCESIÓN

ITEM	DESCRIPCIÓN	MONTO US\$
A	CONSTRUCCIÓN DE LA PRIMERA CALZADA, EN LOS 6 KM. DE TRAMOS INTERMEDIOS, ENTRE LAS PROGRESIVAS 21+200 A 22+200; 22+600 A 23+600 Y 39+200 A 43+200 Y LA PRIMERA CALZADA DE LA VARIANTE PERU LNG, ENTRE LAS PROGRESIVAS 28+000 A 33+000	\$7,176,181
B	CONSTRUCCIÓN DE LA SEGUNDA CALZADA(IZQUIERDA) DE LA AUTOPISTA ENTRE LAS PROGRESIVAS 1+600 (CERRO AZUL) A 53+386 (INTERCAMBIO CHINCHA ALTA) INCLUIDO LOS TRAMOS INTERMEDIOS Y PERU LNG	\$33,784,156
C	CONSTRUCCIÓN DE UN PUENTE SOBRE EL RÍO CAÑETE CUYA LONGITUD MÍNIMA SERÁ DE 237 METROS LINEALES.	\$3,807,785
D	CONSTRUCCIÓN DE DOS PUENTES EN LA QUEBRADA TOPARÁ, CUYA LONGITUDES MÍNIMAS SON DE 50 METROS LINEALES, CADA UNO	\$688,492
TOTAL SEGUNDA ETAPA - MODULO A		\$45,456,614



ANEXO III

PRIMERA ETAPA SEGÚN ADENDA PLANTEADA

ITEM	DESCRIPCIÓN	MONTO US\$
A	PUESTA A PUNTO DE LA CALZADA EXISTENTE EN EL TRAMO COMPRENDIDO ENTRE LAS PROGRESIVAS 20+301 (PAMPA CLARITA) Y 53+386 (INTERCAMBIO CHINCHA ALTA), CONSIDERANDO QUE LAS BERMAS A AMBOS LADOS DE LA VIA DEBEN MANTENER LO INDICADO EN EL PARRAFO 5, SIEMPRE QUE NO EXISTAN OBSTACULOS FÍSICOS QUE LO IMPIDAN	\$2,415,554
B	CONSTRUCCIÓN DE LA PRIMERA CALZADA (DERECHA) DE LA AUTOPISTA ENTRE LAS PROGRESIVAS 1+600 (INTERCAMBIO CERRO AZUL) A 20+301(INTERCAMBIO PAMPA CLARITA).	\$14,064,992
C	CONSTRUCCIÓN DE LA PRIMERA CALZADA, EN LOS 6KM. DE TRAMOS INTERMEDIOS ENTRE LAS PROGRESIVAS 21+200 A 22+200; 23+600 Y 39+200 A 43+200 Y LA PRIMERA CALZADA DE LA VARIANTE PERU LNG ENTRE LAS PROGRESIVAS 28+000 A 33+000.	\$7,176,191
D	CONSTRUCCIÓN DE UN PUENTE SOBRE EL RÍO CAÑETE CUYA LONGITUD SERÁ DE 237 METROS LINEALES. (EN AMBAS CALZADAS).	\$4,147,479
		\$3,807,785
E	INTERCAMBIADOR VIAL PAMPA CLARITA	\$1,684,083
F	CONSTRUCCION TRES PASOS A DESNIVEL UBICADOS COCHAHUASI, SANTA BARBARA Y HERBAY BAJO	\$920,211
G	CONSTRUCCION DE PUENTE SOBRE QUEBRADA TOPARÁ (LONG. MIN. 50 m) (CALZADA DERECHA)	\$344,246
H	CONSTRUCCIÓN DE UN PUENTE SOBRE EL RÍO CAÑETE CUYA LONGITUD SERÁ DE 237 METROS LINEALES. (EN AMBAS CALZADAS).	\$24,151,348
TOTAL PRIMERA ETAPA		\$58,711,890



ANEXO IV

SEGUNDA ETAPA MODULO "A" SEGÚN ADENDA PLANTEADA

ITEM	DESCRIPCIÓN	MONTO US\$
I	CONSTRUCCIÓN DE LA SEGUNDA CALZADA IZQUIERDA ENTRE LAS PROGRESIVAS 38+620 Y 53+386	\$9,632,799
J	CONSTRUCCIÓN DE LA PRIMERA CALZADA ISQUIERDA DESDE EL KM. 53+386 AL 94+400	\$22,839,401
L	CONSTRUCCIÓN DE PUENTES SOBRE LOS RÍOS: RÍO CHICO Y MATAGENTE EN CHINCHA CUYAS LONGITUDS MÍNIMAS DE 120 METROS LINEALES, CADA UNO, PARA UNA CALZADA.	\$2,143,309
		\$2,143,309
LL	CONSTRUCCIÓN DE UN PUENTE SOBRE EL RÍO PISCO, CUYA LONGITUD MÍNIMA ES DE 50 METROS LINEALES, PARA UNA CALZADA.	\$4,147,917
M	CONSTRUCCIÓN DE UN PUENTE SOBRE LA QUEBRADA DE TAMBO DE MORA CUYA LONGITUD MÍNIMA ES DE 35 METROS LINEALES, PARA UNA CALZADA.	\$381,204
N	CONSTRUCCIÓN DE UN PUENTE EN LA QUEBRADA TOPARÁ, CUYA LONGITUD ES DE 50 METROS LINEALES, PARA UNA CALZADA.	\$344,246
O	CONSTRUCCIÓN DE DOS (02) INTERCAMBIOS VIALES EN TAMBO DE MORA Y PISCO	\$1,374,929
P		\$1,529,289
Q	CONSTRUCCIÓN DE TRES(03) PASOS A DESNIVEL, UNO(1) EN CHINCHA, UNO(1) EN CHINCHA ALTA Y UNO(1) EN SAN ANDRES	\$920,211
TOTAL PRIMERA ETAPA		\$45,456,615



ANEXO V

ANÁLISIS DE SUSTITUCIÓN DE INVERSIONES

PRIMERA ETAPA

ITEM	DESCRIPCIÓN	CANTIDAD	UNIDAD	COSTO UNITARIO (PROPUESTA)	MONTO (PROPUESTA)	COSTO UNITARIO (ADDENDA)	MONTO (ADDENDA)
				US\$	US\$	US\$	US\$
A	PUESTA A PUNTO CALZADA EXISTENTE 20+301 - 53+386	1.00	UND	2,415,553.99	2,415,553.99	2,415,553.97	2,415,553.97
B	CONSTRUCCION PRIMERA CALZADA (DERECHA) VIA 1+600 - 20+301	18.70	Km.	752,098.39	14,064,991.96	752,098.39	14,064,991.92
C	PRIMERA CALZADA TRAMOS INTERMEDIOS Y VARIANTE PERU LNG	11.00	Km.	652,380.11	7,176,181.21	652,380.96	7,176,190.58
D	SEGUNDA CALZADA (IZQUIERDA) 1+600 - 38+620	37.02	Km.	652,380.11	24,151,111.66	652,386.50	24,151,348.37
E	CONSTRUCCION PUENTE SOBRE EL RIO CAÑETE (DOS CALZADAS)	1.00	UND	4,147,479.35	4,147,479.35	4,147,479.35	4,147,479.35
		1.00	UND	3,807,784.59	3,807,784.59	3,807,784.59	3,807,784.59
F	CONSTRUCCION DE PUENTE SOBRE QUEBRADA TOPARÁ (LONG. MIN. 50 m) (CALZADA DERECHA)	1.00	UND	344,246.08	344,246.08	344,246.08	344,246.08
G	INTERCAMBIADOR VIAL PAMPA CLARITA	1.00	UND	1,684,083.49	1,684,083.49	1,684,083.48	1,684,083.48
H	CONSTRUCCION TRES PASOS A DESNIVEL UBICADOS COCHAHUASI, SANTA BARBARA Y HERBAY BAJO	3.00	UND	306,737.13	920,211.40	306,737.13	920,211.40
					58,711,643.73		58,711,889.73

SEGUNDA ETAPA MODULO "A"

ITEM	DESCRIPCIÓN	CANTIDAD	UNIDAD	COSTO UNITARIO (PROPUESTA)	MONTO (PROPUESTA)	COSTO UNITARIO (ADDENDA)	MONTO (ADDENDA)
				US\$	US\$	US\$	US\$
I	CONSTRUCCION PRIMERA CALZADA (DERECHA) VIA 53+386 - 94+400	41.01	Km.	556,868.40	22,839,400.55	556,868.40	22,839,400.55
J	SEGUNDA CALZADA (IZQUIERDA) 38+620 - 53+386	14.77	Km.	652,380.11	9,633,044.70	652,363.44	9,632,798.59
K	CONSTRUCCION PUENTE SOBRE EL RIO CHICO (LONG. MIN. 120 m)	1.00	UND	2,143,308.98	2,143,308.98	2,143,308.98	2,143,308.98
L	CONSTRUCCION PUENTE SOBRE EL RIO MATAGENTE (LONG. MIN. 120 m)	1.00	UND	2,143,308.98	2,143,308.98	2,143,308.98	2,143,308.98
LL	CONSTRUCCION PUENTE SOBRE EL RIO PISCO (LONG. MIN. 237 m)	1.00	UND	4,147,917.32	4,147,917.32	4,147,917.31	4,147,917.31
M	CONSTRUCCION PUENTE SOBRE QUEBRADA TAMBO DE MORA (LONG. MIN. 35 m)	1.00	UND	381,204.34	381,204.34	381,204.33	381,204.33
N	CONSTRUCCION DE PUENTE SOBRE QUEBRADA TOPARÁ (LONG. MIN. 50 m) (CALZADA IZQUIERDA)	1.00	UND	344,246.08	344,246.08	344,246.08	344,246.08
O	INTERCAMBIADOR VIAL TAMBO DE MORA	1.00	UND	1,374,928.76	1,374,928.76	1,374,928.77	1,374,928.77
P	INTERCAMBIADOR VIAL PISCO	1.00	UND	1,529,289.33	1,529,289.33	1,529,289.31	1,529,289.31
Q	CONSTRUCCION TRES PASOS A DESNIVEL UBICADOS EN SUB TRAMO 5	3.00	UND	306,737.13	920,211.40	306,737.13	920,211.40
					45,456,860.45		45,456,614.30

