

**URGENTE**

**OSITRAN**  
Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público  
Sistema de Mesa de Partes

Fecha Reporte 26/06/2009  
Hora Reporte 04:58 PM  
Página 1

**HOJA DE TRÁMITE**

**N° REGISTRO 11864**  
**TIPO** OFICIO  
**NÚMERO** 876-2009-MTC/25  
**FECHA** 26/06/2009  
**FOLIOS** 60  
**RPTA**

**REMITENTE** HJALMAR MARANGUNICH RACHUMI  
**CARGO** DIRECTOR GENERAL  
**CLASE** MINISTERIOS  
**INSTITUCION** DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES  
**DIRIGIDO A:** MONTESINOS CORDOVA, JORGE  
**ÁREA** Gerencia General

**ASUNTO** PROYECTO DE ADDENDA N°6 AL CONTRATO DE CONCESION PARA LA CONSTRUCCION, CONSERVACION Y EXPLOTACION DEL TRAMO 4 INAMBARI-AZANGARO DEL PROYECTO CORREDOR VIAL INTEROCEANICO SUR-PERU-BRASIL

**NOTAS**

**ATENDIDO CON:** \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

DERIVACIONES DE DOCUMENTO			
DERIVAR A: (ÁREA / PERSONA)	ACCIONES	FEC./DERV.	Vº Bº
Gerencia General/MONTESINOS CORDOVA, JORGE		26/06/2009	
GRE/GS/GAL	19.16	26/06	

**OBSERVACIONES** \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

- 1. Archivar
- 2. Atención Urgente
- 3. Acción que corresponda
- 4. Atender directamente
- 5. Agregar a sus antecedentes
- 6. Archivo
- 7. Copia Informativa
- 8. Conversemos
- 9. Conocimiento y fines
- 10. Devolución
- 11. Difusión
- 12. Elaborar Presentación
- 13. Elaborar Ayuda Memoria
- 14. Opinión
- 15. Por corresponderle
- 16. Proyectar respuesta
- 17. Proceder según normatividad vigente
- 18. Publicar en la Página WEB
- 19. Revisión e informe
- 20. Reformular
- 21. Responder directamente
- 22. Su cumplimiento
- 23. Trámite respectivo
- 24. Tomar nota y devolver

**OSITRAN**  
GERENCIA GENERAL

26 JUN. 2009



Firma



PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

Viceministerio  
de Transportes

Dirección General  
de Concesiones en  
Transportes

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

Lima, 26 JUN. 2009

**OFICIO N° 876 2009-MTC/25**

Señor  
**JORGE MONTESINOS CORDOVA**  
Gerente General  
**OSITRAN**  
Av. República de Panamá N° 3659  
San Isidro.-

<b>OSITRAN</b>	
MESA DE PARTES	
26 JUN 2009	
11864	
Firma:.....	Hora:.....

Asunto : Proyecto de la Addenda N° 6 al Contrato de Concesión para la Construcción, Conservación y Explotación del Tramo N° 4 Inambari – Azángaro del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur, Perú-Brasil

Referencia : Carta N° IC-324/09JMS

De mi especial consideración:

Tengo el agrado de saludarlos y la vez remitirle el Proyecto de la Addenda N° 6 al Contrato de Concesión para la Construcción, Conservación y Explotación del Tramo N° 4 Inambari – Azángaro del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur, Perú-Brasil, para su opinión correspondiente.

Por lo que, de acuerdo a su competencia establecida en el Contrato de Concesión, solicitamos se sirva emitir opinión técnica sobre el proyecto de la Addenda.

Adjuntamos los siguientes documentos:

- Proyecto original de la Addenda N° 6
- Copia de la Carta N° IC-324/09.JMS
- Original del Informe N° 388-2009/MTC/25

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

Atentamente,

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

**ADENDA N° 6 AL CONTRATO DE CONCESIÓN PARA LA CONSTRUCCIÓN,  
CONSERVACIÓN Y EXPLOTACIÓN DEL TRAMO VIAL N° 4  
INAMABARI – AZÁNGARO DEL  
PROYECTO CORREDOR VIAL INTEROCEÁNICO SUR, PERÚ-BRASIL.**

**SEÑOR NOTARIO:**

Sírvase usted extender en su Registro de Escrituras Públicas, una de Adenda Número Seis al “Contrato de Concesión para la Construcción, Conservación y Explotación del Tramo Vial N° 4 del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur, Perú – Brasil” (en adelante, la “Adenda”), que celebran las siguientes partes:

- **EL ESTADO PERUANO**, actuando a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, con domicilio en Jirón Zorritos N° 1203, Cercado, Lima – Perú, a quien en adelante se denominará el **CONCEDENTE**, debidamente representado por el Viceministro de Transportes Sr. José Nicanor Gonzáles Quijano, identificado con Documento Nacional de Identidad N° \_\_\_\_\_, debidamente facultado por Resolución Ministerial N° \_\_\_\_\_, de fecha \_\_\_\_\_; y de la otra parte,
- **INTERSUR CONCESIONES S.A.**, a quien en adelante se denominará el **CONCESIONARIO**, una sociedad debidamente constituida y existente de conformidad con las leyes de la República del Perú, con domicilio en Pasaje Mártir Olaya N° 129 Oficina N° 1301, Lima – Perú, debidamente representada por su Gerente Técnico Comercial, señor Geraldo Emerson Gomes Affonso, identificado con Carné de Extranjería N° 000367586 y su Director Apoderado señor José Roberto Dos Santos, identificado con Carné de Extranjería N° 000446966, debidamente facultado al efecto según poder inscrito en la Partida Registral N° 11770372 del Registro de Personas Jurídicas de la Oficina Registral de Lima y Callao y conforme a la autorización expresa dada por la Sesión de Directorio del 31 de marzo del 2009; en los términos y condiciones siguientes:



**PRIMERA: ANTECEDENTES**

- 1.1. El 4 de agosto de 2005 el Estado de la República del Perú en calidad de **CONCEDENTE**, representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones e Intersur Concesiones S.A., en calidad de **CONCESIONARIO**, suscribieron el Contrato de Concesión para la Construcción, Conservación y Explotación del Tramo Vial N° 4 del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur, Perú-Brasil (en adelante el “Contrato de Concesión”).
- 1.2. El 1 de Marzo de 2006 se suscribió la Primera Adenda al Contrato de Concesión.
- 1.3. El 16 de Mayo de 2006 se suscribió la Segunda Adenda al Contrato de Concesión.
- 1.4. El 26 de julio de 2006 se suscribió la Tercera Adenda al Contrato de Concesión.
- 1.5. El 18 de febrero de 2009 se suscribió la Cuarta Addenda al Contrato de Concesión.



- 1.6. El 19 de mayo de 2009 se suscribió la Quinta Addenda al Contrato de Concesión.
- 1.7. El 31 de Diciembre del 2008 se publicó el Decreto Supremo N° 181-2008-EF mediante el cual se aprobó, sobre la base de la aplicación del artículo 5.1 de la Ley N° 29143, una operación de endeudamiento externo entre la República del Perú y la Corporación Andina de Fomento – CAF, hasta por US\$ 300 000 000, destinada a financiar parcialmente las obras faltantes de los tramos 2, 3 y 4 del proyecto Corredor Vial Interoceánico Perú – Brasil (IIRSA SUR).
- 1.8. El 31 de Diciembre del 2008, mediante Ley N° 29309 se declara de necesidad pública e Interés nacional y ejecución preferente la continuación y culminación de la construcción y asfaltado de los tramos 2, 3 y 4 del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur Perú-Brasil – IIRSA Sur.
- 1.9. El 28 de enero del 2009 mediante Carta IC-059/09.JMS el CONCESIONARIO informó al CONCEDENTE que las provisiones de recursos que se habían tomado en los Contratos Financieros para el financiamiento de las Variaciones de Metrados y Subpartidas no consideradas en el Proyecto Referencial de la Obra para las tres Etapas de Construcción, se habían agotado íntegramente, por lo que las Partes deberían establecer los mecanismos y fuentes de recursos para la ejecución de las Variaciones de Metrados pendientes de ejecución de la Segunda y Tercera Etapa de conformidad con lo establecido en la Ley No. 29309.
- 1.10. El 31 de Marzo de 2009 mediante Oficio N° 116-2009-MTC/02, el CONCEDENTE comunica al CONCESIONARIO su decisión de continuar la ejecución de las Obras del Periodo Final hasta su culminación. 
- 1.11. El 29 de Abril de 2009 el CONCEDENTE y el CONCESIONARIO suscriben el Acta de Trato Directo, mediante la cual se precisó que la Ampliación de Plazo de Ejecución de las Obras es para todas las Obras de Construcción, por tanto, incidiendo también en las etapas subsecuentes a la etapa en la cual se dio la paralización. 
- 1.12. El 19 de mayo de 2009 se suscribió la Quinta Addenda al Contrato de Concesión, que tiene por objetivo establecer el mecanismo adecuado para la continuidad de las obras del Tramo 4, hasta agotar el PAO Contractual.
- 1.13. En la presente Addenda las Partes acuerdan las condiciones económico-financieras para la culminación de las Obras una vez agotada la Inversión Vinculada al PAO Contractual, que asciende a US\$ 197'550,388.72, según se detalló en la cláusula 4.3 y en el Anexo N° 1 de la Quinta Addenda
- 1.14. La presente Adenda se celebra de conformidad con las reglas establecidas en la Sección XVII del Contrato de Concesión, contando con la opinión de OSITRAN dada mediante Oficio N° \_\_\_\_\_.
- 1.15. Las partes señalan expresamente que esta Adenda mantiene la naturaleza de la Concesión y respeta su equilibrio económico financiero.

## **SEGUNDA: Objeto**

La presente Addenda tiene por objeto establecer el mecanismo adecuado para concluir las Obras del Tramo 4, en cumplimiento de la Ley N° 29309, para las Obras de Construcción que superen el PAO definido en la Adenda No. 5.

## **TERCERA: Definiciones**

### **3.1. Período Final**

Es el período durante el cual el CONCESIONARIO ejecutará las obras que excedan a la Inversión Vinculada al PAO Contractual mencionado en la Cláusula 4.3 de la Adenda No. 5, e implicará la ejecución de obras por parte del CONCESIONARIO, de acuerdo a los PID aprobados.

### **3.2. Programa de Ejecución de Obras del Periodo Final - PEOF**

Es el Programa de Ejecución de Obras del Periodo Final que se elaborará en base al PEO vigente y deberá incluir un PERT / CPM y un Diagrama GANTT valorizado por mes.

### **3.3. Valorización del Periodo Final - VPF**

Es el documento que certifica el avance de obras del Periodo Final, expedido por el REGULADOR por cada avance mensual, mediante el cual otorga su conformidad al avance mensual de las obras ejecutadas por el CONCESIONARIO de acuerdo al PEOF, durante el Periodo Final. El CONCEDENTE, al recibir la VPF del REGULADOR, se obliga a cancelar las obras realizadas de acuerdo a lo estipulado en la presente Adenda. Para las VPF, por su calidad mensual, no será necesario el cumplimiento de un Hito.



## **CUARTA: Acuerdos Establecidos**

**4.1. Obras a ejecutar en el Periodo Final.** – Una vez agotada la Inversión Vinculada al PAO Contractual, mencionada en la Cláusula 4.3 de la Adenda N° 5, el CONCEDENTE se compromete a viabilizar los recursos necesarios para lograr la continuación y culminación de las Obras de Construcción sin interrupciones, en concordancia con la Ley N° 29309.



Las obras a ejecutarse en el Periodo Final tendrán el tratamiento siguiente:

#### **4.1.1. Alcance de las obras**

Las obras a ejecutar en el Periodo Final son aquellas aprobadas y por aprobar en los Proyectos de Ingeniería de Detalle (PID), que no hayan sido ejecutadas con la Inversión Vinculada al PAO Contractual.

#### **4.1.2. Validez del Proyecto de Ingeniería de Detalle y del Estudio de Impacto Ambiental**

Considerando que la ejecución de las obras en el Periodo Final no supone un cambio sustancial del trazo del Tramo en Construcción, y sin perjuicio de lo señalado en la Cláusula 6.5 del Contrato de Concesión, considérase que el Proyecto de Ingeniería de Detalle (PID) de las Obras de la Primera, Segunda y Tercera Etapa aprobado es válido para todas las Obras de Construcción.

Del mismo modo, las Partes reconocen y acuerdan que el Estudio de Impacto Ambiental presentado y aprobado mediante Resoluciones Directorales N° 025-2006-MTC/16 y 009-2008-MTC/16 de la Dirección General de Asuntos Socio - Ambientales

del Ministerio de Transportes y Comunicaciones es válido y resulta aplicable para todas las obras ejecutadas y por ejecutar, sin resultar relevante el período o etapa de su ejecución.

#### 4.1.3. Plazo de Ejecución del Periodo Final

La fecha para la culminación de las obras de construcción será el 31 de marzo del 2011. La ejecución del Periodo Final estará comprendida entre la fecha que se agote el PAO Contractual y el 31 de marzo del 2011. Manteniendo inalteradas las cláusulas relativas a la ampliación de los plazos establecidas en el Contrato de Concesión y sus modificatorias mencionadas en la Cláusula Octava de la presente adenda.

#### 4.1.4. Programa de Ejecución de Obras del Periodo Final - PEOF

Este programa será elaborado en base a los metrados del PID y sus modificatorias, pendientes de ejecutar y estará orientado a cerrar frentes continuos de carretera asfaltada. Este programa será presentado al Regulador y al CONCEDENTE en versión de PERT / CPM y Diagrama GANTT valorizado mensual en los primeros cinco (05) Días del Periodo Final. Este programa deberá ser aprobado por el CONCEDENTE previa opinión del Regulador en los siguientes quince (15) días calendario. En caso que hubiera observaciones, éstas serán subsanadas por el CONCESIONARIO en los dos (2) días calendarios siguientes.

En caso que subsistan las observaciones éstas serán solucionadas de común acuerdo entre las Partes.

Las actualizaciones del PEOF se efectuarán de conformidad con las reglas y procedimientos establecidos en el Contrato de Concesión para el PEO, conforme a su cláusula 6.11 y su Anexo IX.1.

#### 4.1.5. Presupuesto de las obras

El Presupuesto de las Obras Pendientes de Ejecutar estará expresado en Dólares Americanos y estará compuesto por los metrados pendientes de ejecutar al haberse agotado la Inversión Vinculada al PAO Contractual con relación a los metrados totales de los Proyectos de Ingeniería de Detalle (PID) aprobados. Estos metrados serán multiplicados por los Precios Unitarios Reales y/o Precios Unitarios para las Sub Partidas No Consideradas en el Proyecto Referencial, aprobados por el Regulador y/o el CONCEDENTE según sea el caso. Al costo directo resultante de multiplicar los metrados por dichos precios unitarios se le aplicarán 35,5 % de Gastos Generales y 10% de Utilidades.

El CONCESIONARIO deberá presentar el Presupuesto de las Obras Pendientes de Ejecutar dentro de los cinco (05) Días de culminada la Inversión Vinculada al PAO Contractual, y será aprobado por el Regulador en el plazo de 10 Días desde su presentación, siendo que en caso no haya pronunciamiento del Regulador en dicho plazo, el Presupuesto de las Obras Pendientes de Ejecutar se entenderá aprobado. En caso haya alguna divergencia sobre la aprobación de dicho Presupuesto, será resuelta entre las Partes directamente. Las demoras generadas en la aprobación del Presupuesto de Obras Pendientes de Ejecutar otorgarán al CONCESIONARIO el derecho a una ampliación de plazo para la construcción de dichas Obras.



#### 4.1.6. Monto Máximo del Periodo Final

Teniendo en cuenta que el CONCESIONARIO ha desarrollado los Proyectos de Ingeniería de Detalle (PID), los que fueron aprobados por el CONCEDENTE, y a su vez EL CONCESIONARIO es el ejecutor de las obras, de presentarse variaciones netas de metrados, el REGULADOR procederá a reajustar automáticamente el Presupuesto de Obras Pendiente de Ejecutar hasta un máximo de 10% por encima del Presupuesto de las obras referido, en la Cláusula 4.1.5.

En caso las variaciones netas de metrados superen el 10% antes referido, el CONCEDENTE tendrá la potestad de evaluar en forma integral las Obras ejecutadas durante el Período Final respecto de las Obras pendientes de ejecución, a fin de determinar la procedencia de la ejecución del saldo restante de Obras.

Para los efectos señalados en el párrafo precedente, el CONCESIONARIO remitirá al CONCEDENTE y al Regulador, en un plazo no menor a seis (06) meses antes de la culminación del plazo de ejecución de las obras, una estimación de las Variaciones Netas de Metrados que excedan al Monto Máximo del Periodo Final, contando el CONCEDENTE con tres (03) meses previos a la culminación del las obras, para optar por la continuidad de la obra a cargo del CONCESIONARIO u otro Ejecutor.

#### 4.1.7. Supervisión de las Obras

- a) El CONCEDENTE asumirá los gastos de la supervisión de las obras durante el Período Final, conforme a lo dispuesto en la cláusula 8.20 del Contrato de Concesión, en la Ley N° 29309 y el Contrato de Préstamo entre el Estado Peruano y la Corporación Andina de Fomento (CAF).
- b) El REGULADOR por intermedio del Consultor contratado supervisará la ejecución de las Obras de Construcción contenidas en el PEOF, procurará que las obras no sufran interrupciones por falta de supervisión, y aprobará los avances de ejecución de obras con una periodicidad mensual.
- c) Con el objeto de cumplir las exigencias del Contrato de Préstamo suscrito entre el Estado Peruano y la Corporación Andina de Fomento (CAF), el Concedente previo acuerdo con el Regulador podrá disponer de una Fiscalización Socio Ambiental en el campo. Esta Fiscalización reportará directamente al Concedente y sus observaciones serán comunicadas al Regulador. El costo de esta Fiscalización será de cargo del Concedente.



#### 4.1.8. Liquidación Técnica y Certificado de Correcta Ejecución

Dentro de los 5 días luego del término de las Obras, el CONCESIONARIO pedirá al CONCEDENTE el Certificado de Correcta Ejecución para lo cual deberá presentar al CONCEDENTE para aprobación y al Regulador para opinión un Expediente que contendrá los Metrados y Planos Post-Construcción, debidamente suscritos por su Representante Legal, conforme a lo establecido en la Cláusula 6.27 y siguientes del Contrato de Concesión para las referidas obras del Periodo Final.

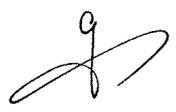
Al término de las obras, el CONCESIONARIO deberá presentar al Regulador un Expediente que contendrá los Metrados y Planos Post-Construcción, así como el Certificado de Remediación Ambiental emitido por la Dirección General de Asuntos Socio Ambientales del MTC, debidamente suscritos por el Representante Legal, luego

de lo cual podrá obtener el Certificado de Correcta Ejecución establecido en la Cláusula 6.27 del Contrato de Concesión.

El señalado Certificado de Remediación Ambiental será solicitado por el CONCEDENTE a la Dirección General de Asuntos Socio Ambientales del MTC por escrito. Para la emisión de dicho Certificado sólo se podrá exigir al CONCESIONARIO los requisitos relacionados a obligaciones socio-ambientales establecidos en la Sección XI y en el Anexo VIII del Contrato de Concesión. El Certificado de Remediación Ambiental deberá ser expedido por la Dirección General de Asuntos Socio Ambientales del MTC en un plazo máximo de 15 días calendario, vencidos los cuales se entenderá que el señalado Certificado ha sido aprobado.

#### 4.1.9. Valorización y Pago Mensual de las Obras Ejecutadas en el Periodo Final

Las Obras que se ejecuten sobre la base del PEOF y sus actualizaciones serán valorizadas por el REGULADOR en forma mensual sobre la base de la valorización que le presente el CONCESIONARIO, de acuerdo a los Precios Unitarios Reales y Precios Unitarios para las Sub Partidas No Consideradas en el Proyecto Referencial aprobados por el Regulador y/o CONCEDENTE según corresponda, aplicándose a éstos Gastos Generales de 35,5 % y Utilidad de 10%.



El CONCESIONARIO tendrá derecho a hacer efectivo el cobro de los montos por avances mensuales de las Obras del Período Final más el IGV correspondiente. El CONCEDENTE se obliga al pago en tiempo y modo oportunos a favor del CONCESIONARIO, de acuerdo a lo siguiente:



- a. El pago de cada VPF aprobada por el Regulador deberá efectuarse dentro del plazo establecido en el literal c) que sigue. Para tal efecto, los cierres para las valorizaciones de las obras ejecutadas serán realizados el día veinticinco (25) de cada mes y la respectiva VPF deberá ser presentada por el CONCESIONARIO al Regulador para su aprobación hasta 5 días calendario contados desde la fecha de cierre correspondiente.
- b. Desde la fecha de presentación de la valorización respectiva, el REGULADOR tendrá un plazo máximo de 10 días calendario para enviar la VPF aprobada al CONCEDENTE, excepto en caso de que el REGULADOR tenga observaciones a la ejecución del avance de obra, para este caso se regirá por el procedimiento previsto en el presente documento. En caso el REGULADOR no se pronuncie en el plazo antes señalado, se entenderá aprobada la VPF.
- c. El CONCEDENTE dispondrá de un plazo de 15 días calendario desde la aprobación de la VPF por el REGULADOR o hasta el último día hábil del mes siguiente al mes de la valorización, para efectuar el desembolso correspondiente, lo que ocurra primero. Dicho pago deberá ser efectuado en Dólares de los Estados Unidos de América, mediante depósito en la cuenta bancaria que el CONCESIONARIO comunique oportunamente.
- d. Asimismo, vencido el plazo establecido en el literal c) anterior, en caso el CONCEDENTE no hubiere efectuado el pago correspondiente, se devengará en forma automática un interés moratorio a favor del CONCESIONARIO a la tasa LIBOR de 1 mes, más 2%.

El presente acuerdo no utiliza el concepto de Hito, como elemento para generar los pagos de las VPF, en consecuencia, lo establecido en el numeral 2 del

Anexo IX del Contrato de Concesión no será de aplicación para las Obras que se ejecuten durante el Período Final.

#### 4.2. Procedimiento de valorización de las obras del Periodo Final.

Al término de cada avance mensual de obra, el CONCESIONARIO solicitará al REGULADOR la aprobación de la VPF, adjuntando para tal fin el informe correspondiente.

La VPF del avance de obra correspondiente considerará todos los metrados ejecutados hasta el límite de metrados totales del PEOF vigente. La presentación y/o aprobación y/o actualización del PEOF y/o del Presupuesto de las Obras Pendientes de Ejecutar, no condicionarán la aprobación de la VPF. La presente disposición prevalece sobre cualquier disposición contractual que discrepe con lo antes señalado.

Para la VPF del avance de obra ejecutado en el mes de la valorización se tomará en cuenta lo siguiente:

a) Los metrados de los avances de obra ejecutados se multiplicaran por los Precios Unitarios Reales y Precios Unitarios para las Sub Partidas No Consideradas en el Proyecto Referencial, según corresponda, aplicándose Gastos Generales de 35,5 % y Utilidad de 10%, los mismos que no incluyen el IGV.

b) El monto determinado en el párrafo anterior será ajustado por la Formula Polinómica según el siguiente procedimiento:

$$VPF_i = VPF \times \left( 0,5 \times \frac{CPI_i}{CPI_0} + 0,5 \times \frac{TC_0}{TC_i} \times k_i \right)$$

Donde:

VPFi = Es el VPF que contiene la valorización del avance mensual de Obra una vez aplicado el reajuste por concepto de variación de precios de insumos de la construcción.

VPF = Es el VPF inicialmente estimado considerando la valorización del avance mensual de Obra reconocida en un VPF.

CPIi = Es el Índice de Precios al Consumidor (Consumer Price Index) de los Estados Unidos de América, publicado por el Departamento de estadísticas laborales (The Bureau of Labour Statistics), en el mes de ajuste i correspondiente por concepto de variación de precios de insumos de la construcción.

CPI0 = Es el Índice de Precios al Consumidor (Consumer Price Index) de los Estados Unidos de América, publicado por el Departamento de estadísticas laborales (The Bureau of Labour Statistics), al 30 de septiembre de 2004.

TC0 = Es el Tipo de Cambio, definido en la Cláusula 1.6 del Contrato de Concesión, al 30 de septiembre de 2004.



TC<sub>i</sub> = Es el Tipo de Cambio, definido en la Cláusula 1.6 del Contrato de Concesión, en el mes de ajuste *i* correspondiente por concepto de variación de precios de insumos de la construcción.

k<sub>i</sub> = Es el Factor de Ajuste por concepto de variación de precios de insumos de la construcción en el mes *i*.

El factor "k" será determinado a través de la siguiente fórmula polinómica:

$$k_i = 0,35 \times \frac{IPC_i}{IPC_0} + 0,25 \times \frac{J_i}{J_0} + 0,15 \times \frac{M4_i}{M4_0} + 0,1 \times \frac{M1_i}{M1_0} + 0,05 \times \left( \frac{M2_i}{M2_0} + \frac{M3_i}{M3_0} + \frac{E_i}{E_0} \right)$$

Donde:

*i* = Es el mes de ajuste por concepto de variación de precios de insumos de la construcción medido al final de cada avance mensual de las Obras de Construcción.

0 = Representa el día 30 de septiembre de 2004.

J = Es el Índice Unificado de Precios del INEI de Mano de Obra (incluyendo leyes sociales) - Código 47.

M1 = Es el Índice Unificado de Precios del INEI de Cemento Asfáltico - Código 20.

M2 = Es el Índice Unificado de Precios del INEI de Acero de Construcción Corrugado - Código 03.

M3 = Es el Índice Unificado de Precios del INEI de Cemento Portland Tipo I - Código 21-1.

M4 = Es el Índice Unificado de Precios del INEI de Petróleo Diesel - Código 53.

E = Es Índice Unificado de Precios del INEI de Maquinaria y Equipo Nacional – Código 48

IPC = Es el Índice General de Precios al Consumidor publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI). - Código 39.

El monto así calculado constituye el avance de Obra ejecutado en el mes a ser pagado al CONCESIONARIO.

En caso que el REGULADOR tenga observaciones a la ejecución del avance de obras, las comunicará por única vez y por escrito al CONCESIONARIO dentro de los 5 días calendario siguiente a la fecha en que hubiese recibido la valorización respectiva. Si el REGULADOR no realiza observaciones en este plazo, se entenderá que la valorización ha sido aprobada. En este caso, el REGULADOR aprobará la VPF únicamente cuando el CONCESIONARIO, dentro de los 2 días calendario siguientes a la notificación, hubiera optado por:



(i) solicitar la aprobación de la VPF excluyendo las obras observadas, debiendo el REGULADOR comunicar dicha aprobación al CONCEDENTE en el día hábil siguiente de haber sido informado por escrito de la decisión del CONCESIONARIO de excluir las obras observadas, las cuales podrán ser subsanadas independientemente; o

(ii) solicitar la aprobación de la VPF por la totalidad de las obras, incluyendo las obras observadas, para lo cual el CONCESIONARIO deberá presentar una carta fianza equivalente al monto de la parte observada por el REGULADOR, debiendo el REGULADOR comunicar la aprobación de la VPF al CONCEDENTE en el día hábil siguiente de haber sido informado por escrito de la decisión del CONCESIONARIO de emitir la carta fianza correspondiente. La carta fianza deberá ser devuelta al CONCESIONARIO cuando se hayan subsanados dichas observaciones; o

(iii) solicitar la aprobación de la VPF, habiendo subsanado las observaciones del REGULADOR. En esta opción, el REGULADOR deberá comprobar las subsanaciones respectivas dentro de los 02 días siguientes de que el CONCESIONARIO informe haber cumplido con subsanar dichas observaciones y comunicará la aprobación de la VPF al CONCEDENTE en el día hábil siguiente de haber comprobado las subsanaciones respectivas.

La aprobación de la VPF implicará la conformidad del REGULADOR respecto del avance de obras ejecutado.

#### **QUINTA: LIBERACIÓN DE ÁREAS AFECTADAS POR LA CONSTRUCCION**

Las Partes acuerdan incluir la Cláusula 5.44, la cual quedará redactada en los siguientes términos:

*Liberación de las áreas necesarias para la ejecución de las obras:*

5.44. De conformidad con la obligación del CONCEDENTE establecida en la Cláusula 5.2 del Contrato de Concesión, priorizando la ejecución continuada de las obras, el CONCEDENTE autorizará al CONCESIONARIO mediante documento escrito (Plan de Trabajo) a que éste último efectúe, a nombre y por cuenta del CONCEDENTE, la elaboración e implementación del Plan de Compensación, Reasentamiento Involuntario y Adquisición de Predios para la liberación del Área de Concesión y/o Derecho de Vía (PCRA) que contempla los siguientes programas: a) elaboración de los expedientes técnicos-legales para adquisición de predios por trato directo; b) relocalización y construcción de módulos de vivienda y/o infraestructura que permitan la liberación del Área de Concesión y/o Derecho de Vía y por ende, el normal desarrollo en la ejecución de las obras; y c) programa de generación de ingresos para la población directamente afectada.

El CONCESIONARIO presentará al CONCEDENTE un expediente técnico incluyendo los precios unitarios y un presupuesto global estimado necesario para la ejecución de las actividades descritas en el Plan de Trabajo del PCRA, así como el cronograma de ejecución respectivo. El CONCEDENTE deberá revisar y aprobar dicho expediente técnico, mediante Resolución Directoral, en un plazo no mayor de treinta (30) días calendario.

El CONCESIONARIO podrá solicitar al CONCEDENTE un adelanto del 20 % del monto del presupuesto presentado por el CONCESIONARIO, previa presentación de una carta fianza incondicional y de realización inmediata por igual monto.



Una vez obtenidas las aprobaciones mencionadas en los párrafos anteriores, el CONCESIONARIO deberá elaborar los expedientes técnicos específicos que permitan desarrollar las acciones previstas en el Plan de Trabajo aprobado.

El CONCEDENTE tiene un plazo de treinta (30) días calendario para aprobar o emitir observaciones a los expedientes técnicos legales para adquisición de predios y al programa de generación de ingresos presentados por el CONCESIONARIO. El CONCESIONARIO tiene un plazo de veinte (20) días calendario para resolver las observaciones, si las hubiere, y el CONCEDENTE tiene diez (10) días calendario para su aprobación, de no pronunciarse dentro del plazo, los expedientes estarán aprobados. Previa conformidad y aprobación por parte del CONCEDENTE de los expedientes y programas presentados por el CONCESIONARIO, el CONCEDENTE procederá al pago dentro de los veinte (20) días calendario posterior a su aprobación.

En cuanto al programa de relocalización y construcción de módulos de viviendas y/o infraestructuras, el pago se efectuará mediante la aprobación de las valorizaciones de avances mensuales que presente el CONCESIONARIO, debidamente aprobados por EL CONCEDENTE dentro de los veinte (20) días calendario.

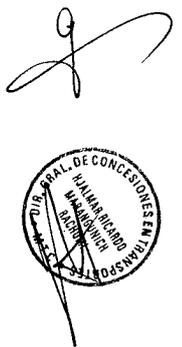
En cuanto al programa de generación de ingresos para la población directamente afectada a presentar por el CONCESIONARIO al CONCEDENTE, éste se pagará a los veinte (20) días calendario de su aprobación; de no pronunciarse dentro del plazo, el programa estará aprobado.

En caso el CONCEDENTE no aprobara el presupuesto presentado por el CONCESIONARIO de acuerdo con lo previsto en el párrafos precedentes o en caso el CONCESIONARIO comunique al CONCEDENTE no haber logrado la liberación del Área de Concesión pese a sus mejores esfuerzos, por causas ajenas a las Partes, el CONCEDENTE procederá a liberar las áreas necesarias de conformidad con la Cláusula 5.2 del Contrato de Concesión.

#### **SEXTA: TRANSITABILIDAD EN EL PERIODO FINAL**

Dado que la Cláusula 8.21 c) del Contrato de Concesión establece el Presupuesto y los alcances de la Transitabilidad durante el periodo de construcción, cuya vigencia ha concluido el siete (07) de marzo del 2009, y existiendo además la necesidad de ampliar el tiempo y el presupuesto para el Mantenimiento de la Transitabilidad debido al adelanto de dicha actividad formalizado en la Adenda N° 1, y el mayor plazo que se requiere para concluir las obras del Periodo Final, las Partes acuerdan establecer un presupuesto adicional de Transitabilidad para cubrir, dos (02) semestres adicionales contados a partir del ocho de marzo del 2009, bajo las mismas condiciones establecidas en el Plan de Transitabilidad aprobado.

Para tal efecto, el CONCESIONARIO ha presentado una oferta económica ascendente a US \$ 2'500,000.00 (Dos Millones Quinientos Mil y 00/100 Dólares de los Estados Unidos de América) más IGV que abarca las labores de Transitabilidad desde el 08 de Marzo de 2009 hasta el 07 de Marzo de 2010, la misma que el CONCEDENTE considera conforme. Dicho monto será pagado en 2 cuotas semestrales, de acuerdo al cuadro siguiente:



Handwritten signature and circular stamp of the General Directorate of Concessions and Administration of the Ministry of Transport and Communications of Peru.

CONCEPTO	SEMESTRES	
	Fecha de Pago: 08/10/2009	Fecha de Pago: 07/04/2010
Transitabilidad en US \$	1'250,000.00	1'250,000.00

En caso de alteración del plazo de ejecución definido en la Cláusula 4.1.3 de la presente Adenda que conlleven a reprogramaciones (anticipación o postergación) de los trabajos, por acciones o causas atribuibles al CONCESIONARIO, no se podrá incrementar ni reducir dichos montos.

### **SEPTIMA: MODIFICACIONES A LA SECCIÓN VI OBRAS DE CONSTRUCCIÓN**

7.1 Adicionase a la Cláusula 6.4.A.2 del Contrato de Concesión el siguiente texto como segundo párrafo:

*“Para los casos relacionados con los sectores inestables cuya estabilización requiera de soluciones de ingeniería temporales y/o graduales, las variaciones de metrados resultantes de la implementación de dichas soluciones ejecutadas y/o por ejecutar desde el inicio de la ejecución de las obras, que no debe entenderse como modificación al Expediente Técnico ni al PID aprobado, serán acumulativas y reconocidas por el Regulador las veces que lo solicite el Concesionario, hasta lograr un nivel mínimo de estabilización que brinde seguridad a la infraestructura vial y a los usuarios”.*

7.2 Adicionase a la Cláusula 6.4.A.5 del Contrato de Concesión el siguiente texto como segundo párrafo:

*“Para los casos relacionados con los sectores inestables cuya estabilización requiera de soluciones de ingeniería temporales y/o graduales, las variaciones de metrados de las Subpartidas nuevas resultantes de la implementación de dichas soluciones ejecutadas y/o por ejecutar desde el inicio de la ejecución de las obras, que no debe entenderse como modificación al Expediente Técnico ni al PID aprobado, serán acumulativas y reconocidas por el Regulador las veces que lo solicite el Concesionario, hasta lograr un nivel mínimo de estabilización que brinde seguridad a la infraestructura vial y a los usuarios”.*

7.3 Modificase la Cláusula 6.39 del Contrato de Concesión, la misma que queda redactada como sigue:

*6.39.- El monto de inversión acumulado de todas las Obras Adicionales no podrá superar la suma de Treinta millones y 00/100 Dólares de los Estados Unidos de América (US \$ 30'000,000,00) durante la vigencia de la Concesión.*

### **OCTAVA: RATIFICACION DEL ACTA DE TRATO DIRECTO DE FECHA 19.04.2009**

Las partes convienen en ratificar en todos sus extremos el contenido y los acuerdos del Acta de Trato Directo de Fecha 19 de abril de 2009.

En tal sentido, lo establecido en el Acta de Trato Directo primará sobre cualquier otra disposición contractual que discrepe con la misma.



## **NOVENA: REGLAS DE INTERPRETACIÓN**

- 9.1 Las partes declaran que el Contrato y la presente Adenda se interpretarán conjuntamente.
- 9.2 En caso de conflicto en la interpretación y/o ejecución de los términos establecidos en el Contrato y los términos de la presente Adenda; primará lo establecido en esta última.
- 9.3 Los términos que figuren en mayúsculas en el presente instrumento y que no se encuentren expresamente definidos en éste, corresponden a los términos definidos en el Contrato de Concesión o, en su defecto, a los términos definidos por las Leyes Aplicables o a términos que son corrientemente utilizados en mayúsculas.
- 9.4 Cuando en la presente Adenda se haga referencias a cláusulas sin especificar a qué documento pertenecen, quiere decir que tales cláusulas referidas pertenecen a esta Adenda. En cambio, cuando se hace referencia a cláusulas del Contrato de Concesión, se señala ello expresamente.
- 9.5 Las Partes declaran que los acuerdos que se efectúan en virtud de la presente Addenda, no supone la renuncia del CONCESIONARIO a aquellos derechos que pudiesen corresponderle en virtud del Contrato de Concesión a partir del inicio de la vigencia del mismo y que aún no hubiesen sido reconocidos en los CAO's y CRPAO'S emitidos hasta la fecha.
- 9.6 Estos mecanismos tendrán vigencia desde la suscripción de la presente Adenda y regularán el procedimiento para la emisión de los CAO's (Certificados de Avance de Obra) subsecuentes

## **DÉCIMO: DECLARACIÓN**

Las Partes declaran que el presente documento respeta la naturaleza del Contrato de Concesión, todas las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas y el equilibrio económico financiero de las prestaciones a cargo de las Partes.

## **DÉCIMO PRIMERA: VALIDEZ DEL CONTRATO**

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

## **DÉCIMO SEGUNDA: VIGENCIA**

El presente instrumento será exigible desde la fecha de su suscripción por las Partes.

En señal de conformidad, se suscribe el presente instrumento en tres ejemplares de igual tenor y valor, en la ciudad de Lima a los \_\_\_ días del mes de \_\_\_\_\_ de 2009.

## **ESTADO PERUANO**

Ministerio de Transportes y Comunicaciones

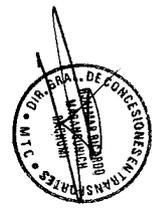
CONCEDENTE

José Nicanor Gonzales Quijano

Viceministro de Transportes



**INTERSUR CONCESIONES S.A.**  
CONCESIONARIO  
Geraldo Emerson Gomes Affonso  
Apoderado



**INTERSUR CONCESIONES S.A.**  
CONCESIONARIO  
José Roberto Dos Santos  
Apoderado



PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

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

**INFORME N° 388 -2009-MTC/25**

**A :** DR. HJALMAR MARANGUNICH RACHUMI  
**Director General de Concesiones en Transportes**

**DE :** Asesoría Técnica  
Asesoría Financiera  
Asesoría Legal

**ASUNTO :** Corredor Vial Interoceánico Sur Perú-Brasil / Tramo 4  
Adenda N° 6

**REFERENCIA :** a) Carta N° IC-324/09.JMS  
b) Oficio N° 478-2009-MTC/25

**FECHA :** 25 de junio del 2009

Por medio del presente nos dirigimos a usted en atención al documento a) de la referencia, mediante el cual el CONCESIONARIO alcanza al CONCEDENTE el Proyecto de Adenda N° 6 al Contrato de Concesión, para viabilizar la continuidad de la Obra en concordancia con lo establecido en la Ley N° 29309.

**I. OBJETO**

El presente informe tiene por objeto sustentar técnica, financiera y legalmente la necesidad de suscribir la Sexta Adenda al Contrato de Concesión del Tramo 4: Azángaro - Inambari del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur, Perú – Brasil.

El proyecto de Adenda obedece al cumplimiento de lo establecido en la Ley N° 29309, dispositivo que establece el marco legal para la continuación de las obras hasta su culminación.

**II. ANTECEDENTES**

- 2.1 Con fecha 4 de agosto de 2005, el Estado Peruano, representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, suscribió el Contrato de Concesión del Tramo Vial 4: Inambari-Azángaro del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Perú-Brasil – IIRSA SUR, con la empresa Intersur Concesiones S.A., para la Construcción, Conservación, Mantenimiento y Explotación de la mencionada infraestructura vial, habiéndose suscrito 5 adendas hasta la fecha.
- 2.2 Con fecha 08 de setiembre del 2005 a solicitud del CONCEDENTE, el CONCESIONARIO dio inicio a la Transitabilidad en el tramo concesionado.
- 2.3 Con fecha 1 de marzo de 2006, se suscribió la Adenda N° 1 al Contrato de Concesión, mediante la cual se confirma el Adelanto de la Transitabilidad.
- 2.4 Mediante Ley N° 29309 publicada el 31 de diciembre del 2008, se declaró de necesidad pública, interés nacional y ejecución preferente la continuación y culminación de la construcción y asfaltado de los Tramos 2, 3 y 4 del Corredor





PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

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

Vial Interoceánico Sur Perú – Brasil – IIRSA SUR, disponiéndose la ejecución de las obras adicionales que no hubieran sido cubiertas por el cien por ciento (100%) de los respectivos Pagos Anuales por Obra (PAO) establecidos en los contratos, asimismo, se autorizó al Ministerio de Transportes y Comunicaciones a celebrar los acuerdos con los Concesionarios que sean necesarios para ese propósito, estando facultado para determinar tanto sus plazos como sus condiciones técnicas, económicas y financieras e igualmente se faculta al Ministerio de Transportes y Comunicaciones a negociar y acordar la modificación de los respectivos contratos de concesión en los aspectos que fueran necesarios para asegurar la continuidad y culminación de las obras respectivas.

- 2.5 Con fecha 9 de enero de 2009, se suscribió entre el Estado Peruano y la Corporación Andina de Fomento el Contrato de Préstamo mediante el cual se otorgó al Prestatario (Estado Peruano) un monto ascendente hasta por la suma de US \$ 300'000,000.00 (Trescientos Millones de Dólares de los Estados Unidos de América), para financiar la ejecución de la construcción de los Tramos Viales 2, 3 y 4.
- 2.6 Con fecha 19 de febrero se emitió el Decreto de Urgencia N° 025-2009, mediante el cual se dispone la incorporación en el Presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal del 2009, la suma de SETECIENTOS SETENTA Y DOS MILLONES SEICIENTOS CINCUENTA Y DOS MIL CIENTO CUARENTA Y SEIS CON 00/100 NUEVOS SOLES (S/. 772'652,146.00) para el financiamiento del Proyecto Corredor Vial interoceánico Perú-Brasil (IIRSA SUR)
- 2.7 El 27 de febrero de 2009 con Carta N° IC-145/09.JMS el Concesionario remite el Proyecto de Adenda N° 5 que tenía por objeto regular las condiciones económico-financieras para la continuación y culminación de las Obras.
- 2.8 El 31 de Marzo de 2009 mediante Oficio N° 116-2009-MTC/02, el CONCEDENTE comunica al CONCESIONARIO su decisión de continuar la ejecución de las Obras del Periodo Final hasta su culminación.
- 2.9 Mediante Oficio N° 478/09-MTC/25, el CONCEDENTE remitió al REGULADOR el proyecto de Adenda N° 5, consensuada entre las Partes.
- 2.10 Posteriormente, en el marco de las negociaciones del Proyecto de Adenda N° 5, las Partes y el Regulador acordaron que esta Adenda se iba a desmembrar en dos:
  - a. Adenda N° 5, cuyo objeto es regular las condiciones económico-financieras de la Inversión Vinculada al PAO Contractual, hasta que éste se agote y
  - b. Adenda N° 6, cuyo objeto es regular las condiciones económico-financieras de la continuación y culminación de las Obras una vez que se agote la Inversión Vinculada al PAO Contractual.
- 2.11 El 19 de mayo de 2009 se suscribe la Adenda N° 5 al Contrato de Concesión.
- 2.12 Con fecha 1 de junio del 2009, mediante Carta N° IC-324/09.JMS, el Concesionario remite al Concedente el Proyecto de Adenda N° 6 indicando que





PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

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

ésta se basa en los consensos adoptados para la Adenda N° 5 antes de su división en dos instrumentos y que el informe legal adjunta para la Adenda N° 5 en su versión original también era válido para la Adenda N° 6.

### III. MARCO LEGAL

- 3.1 Ley N° 28214, Ley que declara de necesidad pública y de preferente interés nacional la ejecución del Proyecto Corredor Interoceánico Perú - Brasil - IIRSA SUR.
- 3.2 Ley N° 29309. Ley que declara de Necesidad Pública y de Preferente Interés Nacional la continuación de la ejecución hasta su culminación de la construcción del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur, Perú – Brasil.
- 3.3 Decreto Legislativo N° 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.
- 3.4 Decreto Supremo N° 146-2008-EF. Reglamento del Decreto Legislativo N° 1012, 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.
- 3.5 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.
- 3.6 Decreto Supremo N° 060-96-PCM. 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 de Servicios Públicos.
- 3.7 Decreto Supremo N° 181-2008-EF, que aprueba la operación de endeudamiento externo con la Corporación Andina de Fomento.
- 3.8 Decreto de Urgencia N° 025-2009 de fecha 19 de febrero del 2,009, mediante el cual se incorpora en el Presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal del 2,009, la suma de S/. 772'652,146.00 para el financiamiento del Proyecto del Corredor Vial Interoceánico Sur Perú – Brasil – IIRSA SUR.



### IV. ANALISIS

A continuación procedemos analizar y precisar aquellos conceptos relacionados con la propuesta del CONCESIONARIO, teniendo en cuenta los aspectos sustantivos en que debe orientarse el desarrollo de la Obra hasta su culminación.



#### 4.1 Pertinencia de las Adenda

Estando próximo el agotamiento del presupuesto establecido para el PAO Contractual, el Estado Peruano tomó la decisión de continuar con la ejecución de las obras de los Tramos 2, 3 y 4 del Corredor Vial Interoceánico Sur Perú-Brasil. Por ello con fecha 31 de diciembre de 2008 se publicó la Ley N° 29309 “Ley que





PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

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

declara de Necesidad Pública y Preferente Interés Nacional la Continuación de la ejecución del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur, Perú – Brasil – IIRSA SUR."

En virtud de la referida norma, i) se declaró de interés nacional, necesidad pública y ejecución preferente la continuación y culminación de la construcción de los Tramos 2, 3 y 4 del Proyecto corredor Vial Interoceánico Sur Perú – Brasil – IIRSA SUR, ii) se determinó la modalidad de financiamiento, estableciendo que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones determine la modalidad bajo la cual se culmine las obras de los referidos tramos, iii) se autorizó al Ministerio de Transportes y Comunicaciones para que suscriba los acuerdos con los concesionarios a efectos de asegurar la ejecución de las obras durante los (90) noventa días siguientes a la promulgación de la Ley N° 29309.

Del mismo modo, se facultó al Ministerio de Transportes y Comunicaciones negociar y acordar las modificaciones a los contratos de concesión, en los aspectos que fueren necesarios para asegurar la continuidad y culminación de las obras respectivas. La norma materia de análisis, definió el esquema bajo la cual el Estado Peruano debe decidir y continuar con la ejecución de las obras.

Bajo este contexto, mediante Carta N° IC-059/09.JMS la Concesionaria informa que los recursos para las Variaciones de Metrados estaban próximos a agotarse motivo por el cual debía dotarse los recursos complementarios que permitan culminar las Obras y cumplir los compromisos financieros asumidos previamente con los financiadores de la concesión, de acuerdo a lo señalado por la Ley N° 29309.

El 31 de Marzo de 2009 mediante Oficio N° 116-2009-MTC/02, el CONCEDENTE comunica al CONCESIONARIO su decisión de continuar la ejecución de las Obras del Periodo Final hasta su culminación.

Para el Estado Peruano, de acuerdo a lo establecido en la Ley 29309, **considera de interés público la continuación y culminación del proyecto de infraestructura vial**, no obstante el agotamiento de los recursos establecidos en el Contrato de Concesión para la inversión vinculada al Pago Anual por Obra (PAO). En tal sentido, constituye un propósito del Ministerio de Transportes y Comunicaciones en su calidad de Concedente, disponer las actuaciones más convenientes a fin de dar cumplimiento cabal a lo dispuesto por la mencionada ley.

En ese contexto, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, dentro del plazo establecido en la precitada norma, definió mediante Oficio N° 116-2009-MTC/02 la continuación de la obra del Tramo 4 del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur, Perú – Brasil, a través del Concesionario.

Adicionalmente, debe señalarse que de acuerdo a lo establecido en el Decreto Supremo N° 059-96-PCM, TUO 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) contempla la posibilidad de modificar los contratos de concesión cuando se estime conveniente y cuando las partes así lo acuerden, sin establecer ningún tipo de restricción respecto a la oportunidad





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

en la cual los contratos pueden ser modificados, y sin limitar las materias que pueden ser objeto de tal modificación.

El Artículo 33° del TUO señala que cuando resultare conveniente modificar el Contrato de Concesión, las partes procurarán respetar en lo posible lo siguiente:

- a) La naturaleza de la concesión;
- b) Las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas;
- c) El equilibrio financiero para ambas partes.

Asimismo, el literal f) del artículo 30° del Decreto Supremo N° 060-96-PCM, Reglamento del TUO, dispone que constituye una atribución del Estado, 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.

En tal sentido, las partes consideran pertinente la modificación del contrato de concesión, en atención a las condiciones y situación subyacente al agotamiento de la inversión vinculada al PAO contractual, a fin de viabilizar la continuación de las obras del Tramo 4 y su consecuente pago.

Cabe señalar que, a criterio de esta Dirección General, el proyecto de Sexta Adenda no desvirtúa el objeto del proyecto original ni la naturaleza de la concesión, toda vez que las obligaciones a cargo del Concesionario cuanto a la construcción, conservación, mantenimiento, y explotación de la infraestructura vial se mantienen vigentes, así como la obligación a cargo del Concedente de pagar un Cofinanciamiento.

Por su parte, si bien los montos involucrados en la Adenda propuesta exceden en más del 10% el valor del PAO, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones en su calidad de Concedente, se encuentra facultado para evaluar la continuación de las obras como una ampliación de las prestaciones del Concesionario o como una Obra Pública. En el presente caso, consideramos que el MTC deberá continuar con la ejecución de las obras a cargo del Concesionario, en atención a lo dispuesto en la Ley N° 29309, tal como ya señaló este Ministerio mediante Oficio N° 478/09-MTC/25.



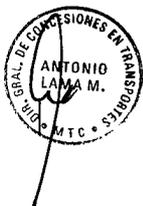
Sin embargo, es importante precisar que las cláusulas que se incorporen deben estar orientadas a los objetivos antes citados, evitándose de esta manera propuestas que no se ajusten al espíritu del Contrato de Concesión, así como a los procedimientos ejecutados con opinión del Órgano Regulador.



#### **4.2. Aspectos Generales**

##### **Sustento de la necesidad de modificación**

En la Cláusula Primera, Antecedentes, se señalan los hechos y las razones de interés público que sustentan la Adenda N° 6 al Contrato de Concesión. Concretamente, las cláusulas 1.10, 1.12 y 1.13 señalan:





PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

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

1.10.- El 31 de Marzo de 2009 mediante Oficio N° 116-2009-MTC/02, el CONCEDENTE comunica al CONCESIONARIO su decisión de continuar la ejecución de las Obras del Periodo Final hasta su culminación.

1.12.- El 19 de mayo de 2009 se suscribió la Quinta Adenda al Contrato de Concesión, que tiene por objetivo establecer el mecanismo adecuado para la continuidad de las obras del Tramo 4 hasta agotar el PAO Contractual.

1.13.- En la presente Adenda las Partes acuerdan las condiciones económico-financieras para la culminación de las Obras una vez agotada la Inversión Vinculada al PAO Contractual, que asciende a US\$ 197'550,388.72, según se detalló en la cláusula 4.3 y en el Anexo N° 1 de la Quinta Adenda.

El **interés público** que sustenta la Adenda está expresado en la Ley 29309 y consiste en la necesidad de concluir las obras del Tramo 4, ante el agotamiento de los recursos originalmente asignados, continuación y conclusión que se hará mediante valorizaciones mensuales a fin de no generar nuevos aumentos al monto del PAO.

#### Método de valorización

La Adenda N° 6 ya no realiza una distinción entre metrados referenciales y Variación de Metrados, por cuanto como es evidente al agotarse el PAO Contractual, los metrados pendientes de ejecución para concluir las obras son aquellos relacionados con las Variaciones de Metrados (es decir, mayores metrados) y las Subpartidas No Consideradas en el Proyecto Referencial, por lo que se enmarca en lo establecido en las Cláusula 6.4.A.2 y 6.4.A.5 del Contrato de Concesión:

6.4.A.2.- Podrán existir variaciones en metrados, respecto del Proyecto Referencial, identificadas para una misma Subpartida, 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 reales determinados de acuerdo al Numeral 3 del Anexo IX.**

En ese sentido, conforme a las Cláusulas 6.4.A.2 y 6.4.A.5 y al Anexo IX numeral 3 del Contrato de Concesión, correspondería retribuir al Concesionario por la ejecución de obras con los Precios Unitarios Reales, compuestos por los Costos Directos Reales (aprobados por OSITRAN y por las Partes a lo largo del tiempo), Partidas Nuevas (cláusula 6.4.A.5), Gastos Generales Reales (35,5%, conforme a lo establecido para efectos de la negociación en la Adenda N° 5) y Utilidad Real (10%, conforme a la Adenda N° 5).

Sin embargo, en concordancia con la decisión del Concedente de no efectuar ajustes al PAO por concepto de mayores metrados, de acuerdo a lo establecido en la Ley 29309, el mecanismo de pago de estos metrados adicionales no será el establecido en el Numeral 4 del Anexo IX del Contrato de Concesión (previsto para retribuir Variaciones de Metrados mediante incrementos al PAO), sino que tales metrados adicionales serán pagados directamente al Concesionario mediante valorizaciones mensuales, por ser mas conveniente desde el punto de vista operacional para el logro de los objetivos.





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

## Etapas

Las Etapas de Construcción (1ª – 29%, 2ª – 38% y 3ª -33%) están relacionadas a la Inversión Vinculada al PAO Contractual que asciende a US\$ 197'388,407.36, conforme a la Adenda N° 5, en tanto que el diseño por etapas fue tomado teniendo como base el Presupuesto Referencial que es el Anexo II del Contrato de Concesión.

Agotado el presupuesto, se agota el régimen contractual que lo regula y no tiene sentido continuar con el esquema de etapas, porque éstas servían únicamente fijar las inversiones mínimas y para establecer las fechas de inicio de los pagos del PAO, por lo que los metrados del Periodo Final motivo de la Adenda N° 6 no se retribuyen mediante el PAO sino en forma directa y mensual.

En cuanto a los efectos sobre el Contrato, debe señalarse que no hay una derogación de las cláusulas vinculadas a etapas, sino que hay una regulación distinta para el denominado “Periodo Final” de las Obras por ejecutar.

Así, la regulación por etapas (cláusulas 6.1 y 8.23.e), g) e i) del Contrato de Concesión) seguirá aplicándose para los metrados de la Inversión Vinculada al PAO Contractual (definido así en la Quinta Adenda), mientras que para los metrados de la Adenda N° 6 orientado a culminar las obras del tramo 4 (correspondientes al “Periodo Final”) no serán de aplicación estas cláusulas, sino las establecidas en la propia Adenda N° 6.

## Reconocimiento de mayores metrados en el Periodo Final

Los metrados a ejecutar bajo el régimen de la Adenda N° 6 son el producto de la diferencia entre todos los metrados aprobados en los Proyectos de Ingeniería de Detalle (PID) y los metrados ejecutados hasta que se agote la Inversión Vinculada al PAO Contractual, es decir, hasta que concluya lo considerado en la Adenda N° 5.

Por otro lado, cabe señalar que la Variación de Metrados (ver cláusula 6.4.A.1.i) está compuesta por el diferencial entre los metrados del Proyecto Referencial con los metrados que realmente se ejecuten. En ese sentido, se estima que los metrados de los PID aprobados se acerquen a los metrados realmente ejecutados, pero por las características particulares de la Obra, se estima que puedan existir ciertas variaciones de metrados aun respecto de los metrados del PID.

No obstante, se prevé a la fecha, que es improbable que se supere el Presupuesto de las Obras Pendientes de Ejecutar (denominado así en la cláusula 4.1.5 de la Adenda N° 6). A fin de evitar situaciones que puedan entorpecer el normal desarrollo de la obra y su conclusión (la cual es de interés nacional de acuerdo a la Ley 29309), se ha previsto un mecanismo de ajuste del presupuesto por nuevas variaciones de metrados respecto a los metrados del PID. Para ello se ha seguido el mismo criterio de la cláusula 6.4.A.2 del Contrato de Concesión, en el sentido que el Regulador podrá aprobar variaciones de





PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

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

metrados hasta el 10%, (denominado en la cláusula 4.1.6 de la Adenda N° 6 como Monto Máximo del Período Final).

Como puede advertirse en el proyecto de adenda, en el caso que se supere dicho límite, siguiendo el criterio de la cláusula 6.4.A.2 del Contrato, será necesario un pronunciamiento del Concedente, quien tendrá la facultad de evaluar íntegramente las obras ejecutadas durante el Período Final respecto de las eventuales obras pendientes de ejecución a fin de definir su procedencia.

### **Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción**

Se están manteniendo la Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de las Obras, en virtud a que en el Contrato de Concesión se pactó monto fijo para ella (cláusula 9.2 del Contrato de Concesión) y por lo tanto cubre el pago que recibe el Concesionario por la Obra a realizar, en tanto que el pago por la obra realizada lo cubre la garantía establecida en la cláusula 9.3 que mantiene vigente su obligación, adicionalmente a ello debe tenerse presente que la Variación de Metrados o Mayores metrados no es causal ni genera obligación contractual de aumento de tal Garantía; en ese orden de ideas, no existe variación contractual ni riesgo cedido al Concesionario en tanto se mantiene el monto de la actual Garantía en tanto cubre el monto total de inversión de la Obra Final.

### **Incidencia en el Equilibrio Económico Financiero**

La variación de circunstancias o de ciertos aspectos de retribución para efectos de garantizar la culminación de las obras, no implica una variación del equilibrio económico financiero. La asignación de riesgos dado por el Contrato parte de la existencia de equilibrio económico financiero (cláusulas 2.8 y 8.28 primer párrafo del Contrato de Concesión).

Las modificaciones al Contrato de Concesión deben servir para reestablecer el equilibrio cuando éste se ha visto afectado, lo que no es el caso, o debe regular las nuevas circunstancias del desarrollo de la concesión, pero siempre asegurando el equilibrio<sup>1</sup> que es la equivalencia válida originalmente entre los derechos y los beneficios de cada una de las Partes.

Como puede observarse en el proyecto de adenda, se está pagando al Concesionario con los Precios Unitarios Reales teniendo presente el numeral 3 del Anexo IX y la cláusula 6.4.A.2 del Contrato de Concesión. Asimismo, no se está considerando los intereses (que se tenía que aplicar conforme al Anexo IX numeral 4 del Contrato de Concesión) puesto que con la modalidad establecida no se dará un desfase de años (sino ahora la valorización es de carácter mensual) entre la ejecución de la obra y el respectivo pago, razón por la que el Concesionario asumirá los costos financieros entre la valorización y el pago por el Concedente.

Como se puede apreciar, en la Adenda N° 6 se está siguiendo la forma retributiva señalada en el Contrato y simplemente se está cambiando el pago

<sup>1</sup> Una Adenda alteraría el equilibrio cuando se otorga más ventajas al Estado o al Concesionario sin que la parte que reciba las ventajas compense a la otra por la recepción de estas mismas. Así, si el privado consigue beneficios más allá de la ecuación original (mayores pagos con la misma cantidad de obras o prestaciones por ejemplo) o si el estado consigue beneficios más allá de la ecuación original (mayores obras a su favor sin otorgar mayores pagos), en tales supuestos podríamos señalar que la modificación no respeta el equilibrio económico financiero





PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

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

diferido por el pago inmediato y simultáneamente se está eliminado el reconocimiento del costo financiero por dicho pago diferido, dicha modalidad ha sido establecida como Política Económica para estos aspectos. En consecuencia, las Partes entre sí no se están transfiriendo riesgos, razón por la cual, consideramos que este Proyecto de Adenda respeta el equilibrio económico financiero.

En resumen, el Concesionario ejecutará mayor cantidad de obras, por lo que le corresponde una retribución mayor. En tal sentido, la Adenda refleja esta realidad y no incide en el equilibrio económico financiero.

Asimismo, dicha mayor retribución no será pagada mediante incrementos al PAO ni mediante un mecanismo de pago diferido en el tiempo, sino que será pagado de manera inmediata (1 mes) a la ejecución de los trabajos. En tal virtud se elimina la compensación al Concesionario por el costo financiero implícito en el PAO, pues el Concesionario al recibir los pagos de manera inmediata no requiere incurrir en costos de financiamiento.

#### **Monto Máximo del Período Final**

Este monto es el 110% del Presupuesto de las Obras Pendientes de Ejecutar (explicado en el ítem anterior). Cuando la ejecución de las Obras supera el referido Presupuesto, el Regulador realiza ajustes en forma automática hasta un 10% adicional.

Superado este 110%, el Concedente tiene la facultad de decidir si continúa con las obras restantes o no.

Para tal efecto, el Concesionario, deberá notificar con anticipación si sus estimaciones de saldo de obra por ejecutar superaran el Monto Máximo del Período Final.

Como se puede apreciar, el tratamiento de las Obras Pendientes de Ejecutar que exceden el Presupuesto mencionado es similar al que tiene la Variación de Metrados, consagrada en la cláusula 6.4.A.2 del Contrato de Concesión.

#### **Determinación de la Inversión Vinculada al PAO Contractual**

La Inversión Vinculada al PAO Contractual asciende a US\$ 197'550,388.72 conforme a lo señalado por la Cláusula 4.3 y el Anexo N° 1 de la Quinta Adenda. Ésta consiste en la utilización de los metrados del PID, multiplicados por los Costos Directos Reales, a los que se les agrega los Gastos Generales y la Utilidad Referenciales, ascendentes cada una a 27 y 10%, respectivamente.

Se estima que esta Inversión se agotará aproximadamente en diciembre del 2009, momento en el cual, la relación económica entre las Partes, para efectos de culminar las obras por ejecutar, se tendrá presente los procedimientos y normas señaladas en la Adenda N° 6, objeto de análisis, asegurando una mejor administración y gestión económica del proyecto.

#### **Evaluación Social**

Como es sabido, la Carretera Interoceánica Sur tiene 2 finalidades: aumentar la integración del país y también la integración "Perú-Brasil". Finalmente, se espera





PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

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

que la carretera brinde bienestar a los departamentos del sur en general y en particular a los departamentos por donde discurre la carretera.

A la fecha, el tráfico supera con creces el flujo que estaba previsto para este año, lo que evidencia que la carretera está generando un mayor flujo de personas y de bienes.

Asimismo, se aprecia que la carretera ha traído mejoramiento de las condiciones personales y comerciales en las zonas alejadas, generando un aproximado de 2,500 puestos directos de trabajo, sólo para el Tramo 4 de la Carretera Interoceánica Sur, sin considerar los puestos de trabajo indirectos.

Respecto de la finalización de la carretera, innegable es que si no se firmase la Adenda N° 6 no se podría terminar la carretera y ésta quedaría inconclusa, con lo cual, toda la inversión ejecutada estaría siendo desaprovechada con un costo de oportunidad alto para el Estado. Consideramos, pues, que para que la Carretera Interoceánica cumpla las metas para las cuáles fue pensada, debe culminarse; por esa razón, es que se suscribe la Adenda N° 6.

En cuanto a los demás aspectos que comprende una evaluación social, nos remitimos a la evaluación social realizada al momento del Estudio de Factibilidad por cuanto las Obras del Periodo Final no ha cambiado el diseño general de la Corredor Vial Interoceánico Sur Perú-Brasil.

### Supresión del concepto Hito

Para fines de valorización de los avances de la obra vinculada al PAO Contractual, expresados en el CAO, el Contrato establece un Hito de inversión cuyo monto mínimo es de US\$ 10'000,000.00, lo cual implicaba por lo general 2 o 3 meses de ejecución de obras. No obstante a partir de la ejecución de los metrados vinculados a la Adenda N° 6, las valorizaciones serán mensuales. Estas valorizaciones deben ser superiores a US \$ 10'000,000.00, de otro modo el Concesionario no podría concluir la obra en los 15 meses previstos.

Debe advertirse que el Hito si bien es una obligación pero en estricto orden no está directamente vinculada a la inversión referencial, sino a la determinación del PAO Contractual - porque si el hito fuera mayor demandaría un menor capital de trabajo del concesionario y por lo tanto disminuiría su costo financiero que se encuentra incluido en el PAO y en este caso si se beneficiaría el Concesionario -por lo que si el Hito fuera mayor o menor el costo financiero adoptaría la misma tendencia y se incrementaría o no el PAO, por ello la inversión del periodo final, al no estar referida al PAO, no corresponde considerar el concepto de Hito.

Adicionalmente debe tenerse presente que en la emisión de cada uno de los CAO's se debe considerar el acápite i) de la Cláusula 6.11 y el Literal 2 c) del Anexo IX del Contrato de Concesión, con lo cual se advierte que los CAO's deben ser recalculados por el Regulador, cada vez que se actualice el Programa de Ejecución de Obras, sin necesidad de variar el valor del Hito fijado en los Numerales 1.1 y 3 del Anexo XI del Contrato, razón por lo cual al cambiar el pago inmediato por el pago diferido de obras la obligación del Hito no tiene sentido respecto a los objetivos originalmente previstos.





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

Es conveniente señalar que el Concesionario solicitó se reconozca el porcentaje de 41,7% como Gastos Generales Reales, luego de la evaluación y negociación finalmente se acordó 35,5% en la Quinta Adenda. Ante esta reducción en los Gastos Generales Reales, y si se seguía manteniendo el concepto de Hito que obligaba a la existencia de mayor tiempo entre cada valorización, los costos financieros hubiesen sido mayores, razón por la que a fin de disminuir tal clase de costos se ha optado por suprimir el Hito

**Liquidación de las Obras Ejecutadas y otros que sean necesarios.**

En la propuesta de adenda también se está incluyendo un procedimiento para liquidar las Obras Ejecutadas en el Periodo Final cuyo cierre se hace necesario para determinar el costo final del proyecto. Con ello, se emitirá el Certificado de Correcta Ejecución de acuerdo al Contrato de Concesión.

Los temas detallados precedentemente, resultan necesarios toda vez que ello facilitará la ejecución final para las partes.

**Cláusulas a Modificar**

Tal como señalamos líneas arriba al referirnos a las etapas, debe tenerse presente que estas se orientaran a normar las relaciones derivadas de la culminación de las Obras Finales, por lo que son pocas las cláusulas que se van a modificar, en realidad son más las cláusulas que se van a incluir respecto de lo establecido en el Contrato de Concesión.

Lo expuesto se resume en el siguiente cuadro:

No.	Cláusula de la Adenda	Modifica el Contrato de Concesión SI/NO	Cláusula del Contrato de Concesión modificada	Comentario
1	Primera	No	--	Antecedentes
2	Segunda	No	--	Objeto
3	Tercera	No		Se incluyen nuevas definiciones, pero que no cambian las definiciones de la cláusula 1.6 del Contrato.
4	Cuarta	Sí	6.1	Se denomina Acuerdos Establecidos y regula el régimen aplicable a las Obras bajo la Adenda N° 6, en ese sentido, establece un régimen diferente para estas obras, sin alterar las obras ejecutadas conforme al régimen original del Contrato de Concesión y sus adendas. Se regula el plazo, el alcance de las obras, el presupuesto, las valorizaciones mensuales. Conforme a la cláusula 6.4.A.2 que permite modificaciones al Contrato ante la Variación de Metrados se está ampliando el plazo de ejecución de las obras de 48 meses señalado en la





PERÚ

Ministerio de Transportes y Comunicaciones

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

				cláusula 6.1 a un plazo que se definirá sobre la base de las obras pendientes al finalizar la Inversión Vinculada al PAO Contractual.
5	Quinta	Sí	--	Incorpora la cláusula 5.44 del Contrato permitiendo que el Concesionario, por delegación del Concedente, se encargue de la liberación de las áreas aún no liberadas, a cambio de una retribución a pactarse después.
6	Sexta	No	--	Regula el régimen temporal y de pagos por los periodos adicionales de transitabilidad, tanto el adelanto inicial como el de la ampliación de plazo de ejecución de las Obras acordada en la Adenda N° 6 en razón de la Variación de Metrados
7	Sétima	No		En esta cláusula se regula el mecanismo de implementación de la cláusula 4.1 de la Quinta Adenda, señalándose cómo se debe capitalizar el diferencial a abonar al Concesionario a través de los CRPAO's por haber valorizado la ejecución de Variación de Metrados y Partidas Nuevas con Gastos Generales Referenciales (27%) cuando se hubiese tenido que utilizar Gastos Generales Reales (35,5%).
8	Octava	Sí	6.4.A.2 (a) 6.4.A.5 (b) 6.39 (c)	En (a) y (b) se precisa que las soluciones temporales de ingeniería dadas a las zonas inestables (sectores críticos reconocidos por el Regulador) antes de la solución definitiva también serán materia de reconocimiento. En cuanto a (c), se mantiene el tope de US\$ 30 MM para Obras Adicionales, pero no se restringe a US\$ 10 MM por cada Etapa de Construcción sino que se flexibiliza el tiempo de ejecución de las Obras Adicionales, poniéndose este tope de US\$ 30 MM para toda la vigencia de la concesión.
9	Novena	No	--	Se ratifica lo señalado en el Contrato de Concesión (4.4 y 6.14) en el sentido que las ampliaciones de plazo alteran el plazo original de las obras, visto en forma global, en consonancia también con el Acta de Trato Directo del 29 de abril del 2009.
10	Décima	No	-	Anexo donde se coloca el cálculo de los CRPAO's de los CAO's N° 1 al 12, tomando en consideración la cláusula





PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

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

				Séptima de la Adenda.
11	Décimo Primera	No	-	Reglas de Interpretación
12	Décimo Segunda	No	-	Declaración
13	Décimo Tercera	No	-	Validez del Contrato
14	Décimo Cuarta	No	-	Vigencia

#### 4.3 Régimen Aplicable a los Saldos de Obra desde que se agote la Inversión Vinculada al PAO Contractual hasta su culminación

##### a) **Definiciones de nuevos términos: Periodo Final, Programa de Ejecución de Obras del Periodo Final, Valorización del Periodo Final**

Con el fin de viabilizar la ejecución de los saldos de obra que exceden al PAO Contractual, es necesario y conveniente introducir algunos términos cuya definición son las siguientes:

##### Periodo Final

Es el período durante el cual el CONCESIONARIO ejecutará las obras que excedan a la Inversión Vinculada al PAO Contractual mencionado en la Cláusula 4.3 de la Adenda No. 5, e implicará la ejecución de obras por parte del CONCESIONARIO, de acuerdo a los PID aprobados.

##### PEOF

Es el Programa de Ejecución de Obras del Periodo Final que se elaborará en base al PEO vigente y deberá incluir un PERT / CPM, Diagrama GANTT valorizado por mes.

##### Valorización del Periodo Final VPF

Es el documento que certifica el avance de obras del Periodo Final, expedido por el REGULADOR por cada avance mensual, mediante el cual otorga su conformidad al avance mensual de las obras ejecutadas por el CONCESIONARIO de acuerdo al PEOF, durante el Periodo Final. El CONCEDENTE, al recibir la VPF del REGULADOR, se obliga a cancelar las obras realizadas de acuerdo a lo estipulado en la presente Adenda. Para las VPF, por su calidad mensual, no será necesario el cumplimiento de un Hito.

##### b) **Alcances de las Obras: Metrados aprobados en el PID pendiente de ejecutar**

Las obras a ejecutar en el Periodo Final son aquellas aprobadas y por aprobar en los Proyectos de Ingeniería de Detalle (PID), que no hayan sido ejecutadas con la Inversión Vinculada al PAO Contractual, hasta su culminación. De esta manera se pronuncian las cláusulas 4.1 y 4.1.1 del Proyecto de Adenda N° 6:

**4.1. Obras a ejecutar en el Periodo Final.** – Una vez agotada la Inversión Vinculada al PAO Contractual, mencionada en la Cláusula 4.3 de la Adenda N° 5, el CONCEDENTE se compromete a viabilizar los recursos necesarios para lograr la continuación y culminación de las Obras de Construcción sin interrupciones, en concordancia con la Ley N° 29309,.

Las obras a ejecutarse en el Periodo Final tendrán el tratamiento siguiente:





PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

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

#### 4.1.1. Alcance de las obras

Las obras a ejecutar en el Periodo Final son aquellas aprobadas y por aprobar en los Proyectos de Ingeniería de Detalle (PID), que no hayan sido ejecutadas con la Inversión Vinculada al PAO Contractual.

#### c) Validez del Proyecto de Ingeniería de Detalle y del Estudio de Impacto Ambiental

Teniendo en cuenta que la ejecución de las obras en el Periodo Final no supone un cambio del trazo del Tramo en Construcción que modifique lo sustancial del Presupuesto de las Obras, y sin perjuicio de lo señalado en la Cláusula 6.5 del Contrato de Concesión, debe considerarse que el Proyecto de Ingeniería de Detalle de las Obras de la Primera, Segunda y Tercera Etapa aprobado es válido para todas las Obras de Construcción.

Lo cual se hace extensivo para el Estudio de Impacto Ambiental presentado y aprobado mediante Resoluciones de la Dirección General de Asuntos Socio - Ambientales del Ministerio de Transportes y Comunicaciones es válido y resulta aplicable para todas las obras ejecutadas, sin resultar relevante el período o etapa de su ejecución.

#### d) Plazo de Ejecución de las Obras del Periodo Final

El Estudio de Factibilidad realizado en el 2004, antes del otorgamiento de la concesión, contempló unos metrados a ejecutar los que multiplicados por los costos directos referenciales y agregados con los gastos generales referenciales y la utilidad referencial resultaron en el Presupuesto del Proyecto Referencial.

En la fase de diseño, cuando se llevó a cabo el Proyecto de Ingeniería de Detalle (PID), se detectó que los metrados señalados en el Presupuesto Referencial eran insuficientes, dado que la ejecución de las Obras iba a requerir la ejecución de mayores metrados.

Por tal razón, hubo una importante Variación Positiva de Metrados que terminó en la necesidad de suscribir el Proyecto de Adenda N° 6 bajo análisis.

Al existir una Variación de Metrados relevante, la cláusula 6.4.A.2 faculta a lo siguiente:

##### "6.4.A.2. (...)

En el supuesto del párrafo anterior, en caso las variaciones netas de mayores metrados supere el 10% del PAO correspondiente a cada etapa de Construcción, el CONCEDENTE tendrá la potestad de evaluar en forma integral, las Obras ejecutadas y el Proyecto de Ingeniería de Detalle respecto de las Obras pendientes de ejecución, a fin de determinar la procedencia de la ejecución de dichas Obras, así como plantear la alternativa que permita optar indistintamente por:





PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

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

- (i) Autorizar la ejecución de las Obras pendientes de cada Etapa, reconociendo un incremento adicional en el PAO, o;
- (ii) Determinar las Obras pendientes de cada Etapa a ser ejecutadas con el presupuesto existente, en cuyo caso el CONCESIONARIO quedará liberado de toda responsabilidad respecto de las Obras pendientes de ejecución.

*La evaluación antes indicada, podrá conducir a que las partes de mutuo acuerdo, procedan a una revisión de las cláusulas del Régimen Económico del Contrato que resulten pertinentes y a la **modificación del presente Contrato**. Para tal efecto se requerirá la opinión del REGULADOR. (...)*

Como se puede apreciar, la Variación de Metrados cuyo valor excede el 10% del PAO contractual genera la facultad de las Partes de modificar el presente Contrato, lo cual implica que se puede revisar el plazo de ejecución de la obra, pues tiene lógica que ante una mayor obra se requiere un mayor plazo para culminarla. De lo contrario, se incurriría en costos de aceleración que puedan resultar más onerosos que la ampliación de plazo.

Para tal efecto, se ha concordado con el Concesionario, que el plazo necesario para culminar las obras del Periodo Final, será el comprendido entre la fecha de culminación del PAO Contractual y el 31 de marzo del 2,011. Vale que las Obras del Periodo Final culminaran el 31 de marzo del 2,011.

**e) Programa de Ejecución de Obras del Período Final (PEOF)**

Como se explicó anteriormente, el PEOF es similar al PEO establecido en el Contrato de Concesión y se ajusta por las mismas razones del PEO. A diferencia del PEO original donde la gestión de la construcción es más libre para el Concesionario, en el PEOF se establece que debe estar “orientado a cerrar frentes continuos de carretera asfaltada”.

**f) Presupuesto de las obras**

En concordancia con el carácter de precios unitarios del sistema de construcción que se aplica al Contrato de Concesión y con la decisión del Concedente de culminar las Obras conforme a la Ley N° 29309, el Presupuesto de las Obras Pendientes de Ejecutar es la resta de todos los metrados contenidos en los Proyectos de Ingeniería de Detalle (PID) aprobados, menos los metrados ejecutados como Inversión Vinculada al PAO Contractual, hasta el fin de la Quinta Adenda. Dicho en otros términos, son los metrados del PID que no se han ejecutado a la finalización de la Inversión Vinculada al PAO Contractual regulado en la Adenda N° 5.

A estos metrados se les aplica los Costos Directos Reales a la suma de este resultado se le agrega los Gastos Generales de 35,5% y la Utilidad de 10%, que se acordaron en la Adenda N° 5 para valorizar la variación de metrados emitidos hasta el CAO N° 12. Este porcentaje de Gastos Generales se está haciendo extensivo a todos los metrados que exceden al PAO Contractual, incluyendo las Obras Adicionales que se pacten en adelante.





PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

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

- g) **Reglas aplicables:** PID aprobado, Precios Unitarios Aprobados por el Regulador y/o el Concedente, Gastos Generales de 35.50%, Utilidades de 10%<sup>2</sup>. Otros establecidos en el Contrato de Concesión.

Tal como se menciona en el Inciso f) anterior, las obras se ejecutarán en base al PID aprobado por el Concedente, a los Precios Unitarios Reales aprobados por el Regulador y/o el Concedente, a los Gastos Generales y Utilidades acordados con el Concesionario para las obras que exceden al PAO Contractual

- h) **Supervisión de las Obras: A cargo del Supervisor Contratado por el Regulador**

La supervisión de las obras del Periodo Final estará a cargo del mismo Consultor que ha venido supervisando las obras vinculadas al PAO Contractual, con el objeto que exista una continuidad funcional y técnica. Los recursos adicionales serán asumidos por el Concedente.

- i) **Valorización de las Obras Ejecutadas:** Plazos para revisar y aprobar, plazos para el pago, Ajustes por Fórmula Polinómica.

El procedimiento para valorizar las obras que se ejecuten en el Periodo Final es diferente al procedimiento para la emisión de los Certificados de Avance de Obra (CAO) establecido en el Contrato de Concesión, toda vez que en las etapas de ejecución de los metrados vinculados al PAO, la inversión era responsabilidad del Concesionario, reconociendo el Regulador la inversión realizada (CAO) y comprometiéndose el Concedente a realizar los pagos futuros (PAO reflejado en los CRPAO).

Mientras tanto, como ya no se va a incrementar el PAO, en el Periodo Final el pago de las valorizaciones por las obras ejecutadas se realizará al contado, mes a mes.

Mensualmente, se pagará de la siguiente manera: A los Costos Directos resultantes de multiplicar los metrados ejecutados en el mes por los Precios Unitarios Reales o nuevos según sea el caso, se le afectará por los Gastos Generales (35,5%) y Utilidad (10%). El monto que resulta será ajustado por la fórmula polinómica, y a este monto global se le agregará el IGV.

Los aspectos principales del procedimiento de valorización son que los períodos mensuales culminan el día 25 de cada mes. Luego de ello, el Concesionario remite al Regulador su propuesta de valorización sobre la base de los metrados ejecutados en el correspondiente mes. El Regulador deberá opinar sobre ella dentro del plazo determinado. Posteriormente, el Concedente tiene 15 días calendario o hasta el último día hábil del mes siguiente para realizar el pago de las valorizaciones mensuales.



<sup>2</sup> Los niveles que se precisan fueron resultado del acuerdo entre las partes, siendo inicialmente planteado por el Concesionario 39.00% de Gastos Generales y de 13.50% de utilidades.





PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

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

Como se puede apreciar, el procedimiento es similar al establecido para las valorizaciones en las obras públicas.

La fórmula polinómica es similar a la establecida en el Contrato de Concesión.

#### 4.4. Liberación del Área de Construcción por el Concesionario

En las Cláusulas 5.5, 5.6 y 5.7 del Contrato de Concesión se establecieron los plazos y las condiciones en los cuales el CONCEDENTE hará entrega del terreno al CONCESIONARIO.

Sin embargo, el CONCEDENTE pese al esfuerzo realizado, se ha visto limitado dentro de los plazos establecidos en lograr la liberación de las áreas afectadas por la construcción, hecho que incidió en el incumpliendo de dichos plazos contractuales, debido a la demora en el saneamiento físico legal de los predios, así como a la titularidad de los mismos. De modo tal que en algunos casos el CONCESIONARIO ha liberado las áreas de Construcción a cambio de la reposición de las viviendas liberadas, ello con el objeto de no paralizar las obras.

Como podrá advertirse la obligación de liberar las áreas de construcción es del CONCEDENTE, ello en virtud al contrato de concesión. Sin embargo, existe la posibilidad de que el Concesionario se haga cargo de la liberación del área de construcción, sobre la base de los términos establecidos en el contrato de préstamo suscrito entre el Estado Peruano y la Corporación Andina de Fomento.

En efecto, en el Anexo "B" del Contrato de Préstamo suscrito entre el Estado Peruano y la Corporación Andina de Fomento (CAF), se establece lo siguiente:

*"La liberación del derecho de vía y la ejecución de las acciones de compensación, relocalización involuntaria e indemnizaciones, es realizada directamente por Provias Nacional, dependiente del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, quien podrá efectuar dichas acciones a través de los concesionarios y/o contratistas para lo cual aprobará el presupuesto que se requiera." (el subrayado es nuestro)*



Adviértase que el contrato de préstamo faculta al Concedente por intermedio de Provias Nacional que la liberación de las áreas de construcción puede ser realizada por el CONCESIONARIO. Esta posibilidad es viable de incluir en la Adenda y podría regir para el Periodo Final.



En relación a que el CONCESIONARIO ha resuelto directamente la liberación de algunas áreas de construcción para no interrumpir el avance de la obra, no existe sustento legal ni contractual para que el CONCEDENTE asuma los costos que haya originado dicha labor, debiéndose estudiar alguna solución de manera paralela, por lo que consideramos que no es pertinente incluir esta propuesta en la Adenda toda vez que dicho documento regirá solo para el Periodo Final de la Obra.





PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

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

**4.5. Establecer el nuevo monto por la Transitabilidad a ser reconocido al Concesionario, por el Adelanto de la Transitabilidad y por la Ampliación del Plazo**

El Contrato de Concesión en la Cláusula 8.21 c), estableció que el Concesionario se hará cargo de mantener la transitabilidad de todo el Tramo a partir de la Fecha de Vigencia de las Obligaciones (FVO) hasta la culminación de la obra. Asimismo, se estableció un periodo de siete (07) semestres para que el CONCESIONARIO mantenga el servicio de Transitabilidad, en el entendido que el plazo de ejecución de la obra era de cuatro (04) años, es decir, ocho (08) semestres.

No obstante, con fecha 07.09.05 por razones institucionales y de interés público, se autorizó al CONCESIONARIO hacerse cargo de la Transitabilidad debido al mal estado de la Carretera. De tal forma que a partir del 08.09.05, el Concesionario dio inicio a la Transitabilidad, lo cual se formalizó con la Adenda N° 1.

Con posterioridad a ello, el 21.07.06 se declaró consentida la Fecha de Vigencia de las Obligaciones. En consecuencia, los servicios de Transitabilidad se adelantaron en diez (10) meses.

En consecuencia, los servicios de Transitabilidad se adelantaron por 10 meses y 13 días. Más aún tomando en consideración que en este período (entre el 8 de setiembre del 2005 y el 21 de julio del 2006) la transitabilidad tuvo que ser realizada con mayores recursos, pues en ese momento no había ningún sector de la carretera construido o en proceso de intervenciones (salvo los 25 km construidos con anterioridad) siendo por ello más onerosa la transitabilidad.

A ello debe agregarse la ampliación del plazo para ejecutar los mayores metros de la obra, el mismo que se ha extendido por un período de seis meses adicionales. Por tal razón, se ha acordado que los pagos por Transitabilidad se realizarán por dos periodos semestrales, es decir, los semestres Marzo 2009 – Setiembre 2009 y Setiembre 2009 – Marzo 2010.

Es decir, la transitabilidad ha sufrido incrementos al plazo original por 2 razones: (a) con el inicio adelantado por 10 meses y 13 días y (b) con la ampliación de plazo de 188 días calendario para construcción del Periodo Final.

Partiendo del monto establecido en la Cláusula 8.21 c) se puede establecer que el costo para los 10 meses de adelanto de la Transitabilidad sería de US \$ 3'229,285.71, mientras que por los seis meses adicionales el costo sería de US \$ 1'937,571.43, lo que haría un total de US \$ 5'156,857.14.

Paralelamente se ha establecido un costo partiendo de la necesidad de los recursos necesarios a ser utilizados a los cuales se les aplica los precios unitarios vigentes a setiembre del 2,004, obteniendo lo siguientes costos:





PERÚ

Ministerio de Transportes y Comunicaciones

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

TRANSITABILIDAD TRAMO 2 PARA UN MES X FRENTE

	UND	CANTIDAD	PRECIO S/.	IMPORTE S/.
<b>A MANO DE OBRA</b>				
CAPATAZ	HH	252.00	13.13	3,308.76
OPERARIO	HH	1,260.00	10.94	13,784.40
PEON	HH	5,040.00	8.86	44,654.40
				<b>61,747.56</b>
<b>B EQUIPOS</b>				
TRACTOR DE ORUGAS 190-240 HP	HM	200.00	255.00	51,000.00
CARGADOR FRONTAL 160-195 HP	HM	200.00	175.00	35,000.00
RETROEXCAVADORA S/LLANTAS 58 HP	HM	200.00	85.00	17,000.00
MOTONIVELADORA 145-150 HP	HM	200.00	165.00	33,000.00
CAMION CISTERNA 2,000 GLN	HM	200.00	120.00	24,000.00
RODILLO LISO VIBRATORIO AUTOP. 101-135 HP	HM	200.00	105.00	21,000.00
RODILLO NEUMATICO AUTOP. 81-100 HP	HM	200.00	71.00	14,200.00
VOLQUETE 15 M3	HM	1,200.00	145.33	174,396.00
MOTOBOMBA 12 HP, D = 4"	HM	200.00	3.00	600.00
COMPRESORA NEUMATICA DE 700-800 PCM	HM	200.00	185.00	37,000.00
MARTILLO NEUMATICO	HM	800.00	11.00	8,800.00
HERRAMIENTAS MANUALES	%MO	0.05	61,747.56	3,087.38
				<b>419,083.38</b>
<b>TOTAL COSTO DIRECTO (A + B), a Set. 2,004</b>			<b>S/.</b>	<b>463,737.78</b>
<b>PARA 6 MESES</b>			<b>S/.</b>	<b>2,782,426.67</b>
Reajuste a Marzo 2,009	1.2		<b>S/.</b>	<b>3,338,912.00</b>
<b>COSTO DIRECTO EN US \$</b>			<b>3</b>	<b>US \$ 1,112,970.67</b>
GASTOS GENERALES	27%		<b>US \$</b>	<b>300,502.08</b>
UTILIDAD	10%		<b>US \$</b>	<b>111,297.07</b>
<b>TOTAL COSTO X UN MES EN US \$ SIN IGV</b>			<b>US \$</b>	<b>1,524,769.81</b>

Contando con estas dos referencias, se establecieron conversaciones con el Concesionario, llegando a concordar en un monto de US\$ 2 500 000 sin IGV, por los dos semestres adicionales. Costo bastante inferior a las dos referencias anteriores.

En consecuencia, consideramos necesario que se considere un monto por transitabilidad ascendente a la suma de US\$ 2 500 000 más el IGV correspondiente, el mismo que se pagará según el siguiente detalle, siendo que los pagos se realizarán al mes de culminado cada semestre:

CONCEPTO	SEMESTRES	
	Fecha de Pago: 08/10/2009	Fecha de Pago: 08/10/2009
Transitabilidad en US \$	1'250,000.00	1'250,000.00





PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

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

#### 4.6. Modificar la Cláusula 6.4.A.2 del Contrato de Concesión

Durante el periodo de ejecución, cuando la solución planteada en el Proyecto de Ingeniería de Detalle para un sector crítico o inestable no resultara adecuada, será necesario en principio monitorear los eventos que ocurren y plantear soluciones temporales o graduales hasta lograr la estabilización del sector o por lo menos establecer soluciones de mediana duración que permita brindar seguridad a los usuarios de la vía. **Dichas soluciones que pueden ser reiterativas solo para aquellos sectores críticos o inestables, debidamente tipificados por el Regulador**, serán sujetos, de ser el caso, de reconocimiento al Concesionario.

En la Cláusula 6.4.A del Contrato de Concesión se establecen las causales por las cuales pueden modificarse los metrados durante la etapa de construcción. Dichas causales son las que se indican en la Cláusula 6.4.A.1:

- i) Variaciones de metrados derivados de diferencias con el Proyecto Referencial
- ii) Identificación de Soluciones Técnicas que vienen a ser soluciones de ingeniería de menor costo
- iii) Diferencias en la Partida de Movimiento de Tierras que supongan la ejecución de Subpartidas diferentes a las que aparecen en el Proyecto Referencial
- iv) Ejecución de Subpartidas no consideradas en el Proyecto Referencial

Cuando se trata de las Variaciones de Metrados (acápito i) anterior) de las Subpartidas del Proyecto Referencial, estas pueden ser identificadas durante la elaboración de la Ingeniería de Detalle o durante la ejecución de la obra. En cualquiera de los casos, estas variaciones de metrados serán valorizadas por el Regulador, de acuerdo al procedimiento establecido en la Cláusula 6.4.A.2.

Estas variaciones pueden ocurrir porque no fueron debidamente cuantificados en la etapa de ingeniería o cuando al momento de ejecutar la obra los metrados fueron mayores o menores a los previstos, debido principalmente a razones de geología, geotecnia o hidráulica.

No obstante, cuando los incrementos de los metrados de una misma Subpartida son recurrentes durante el periodo de construcción, pese a haberse implementado la solución prevista en el Proyecto de Ingeniería de Detalle, nos encontramos frente a una situación no prevista en el Contrato, es decir a la estabilización de ciertos sectores que tienen condiciones geológicas, geotécnicas e hidráulicas particulares, los mismos que se presentan en la etapa de construcción y ocasionan una serie de riesgos, de modo que las soluciones de ingeniería previstas originalmente son susceptibles de no ser permanentes, debido a la recurrencia del fenómeno, por ello se debe conceptualizar soluciones temporales y/o graduales hasta lograr su estabilización, lo que evidentemente ocasiona una Variación de Metrados

En este orden de ideas, estos casos pueden ser tipificados como un sector inestable que requiere un tratamiento especial hasta alcanzar un nivel de estabilización que brinde las seguridades del caso a los usuarios y a la propia





PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

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

infraestructura. Estos casos no están previstos en la Cláusula 6.4.A.2, por lo que se hace necesario hacer la precisión respectiva.

Por tal motivo se requiere generar un mecanismo que permita la administración adecuada de la inversión a partir de soluciones graduales que el Concesionario ejecute en Obra.

El Contrato de Concesión prevé que una vez que el Concedente haya aceptado una modificación al PID aprobado, propuesto por el Concesionario, éste último se hace responsable por la etapa post construcción, no teniendo derecho a ninguna retribución adicional, pero esta modificación – que se refleja en la Cláusula 6.4.A.3 – se trata de la Identificación de Soluciones Técnicas donde el Concedente premia al Concesionario por una menor inversión, pero le transfiere la responsabilidad por la variaciones de metrados relacionadas a esta obra específica.

Bajo este concepto, el Concesionario estaría en la imposibilidad de ejecutar soluciones de ingeniería temporales y/o graduales, toda vez que realizada la primera intervención no podría realizar una segunda que esté sujeta a reconocimiento.

Y ello generaría un incentivo perverso: que desde un inicio el Concesionario opte por la solución más costosa a efectos de evitar el riesgo que las soluciones graduales no le sean reconocidas e incluso objetivado una bonificación por la reducción en la inversión. **Ese incentivo trae un perjuicio al Concedente:** que pague por soluciones caras que pudieron no haber sido necesarias.

En tal sentido, el Concesionario al ser responsable por los Proyectos de Ingeniería que Ejecuta, también lo es por la inversión que la ejecución de estos proyectos demande.

La precisión que se incluye a la Cláusula 6.4.A.2 posibilita que el Concesionario administre la inversión de manera óptima, sin perjuicio de su reconocimiento, la cual será definida y seguida por el Regulador.

La modificación planteada no supone una reasignación de riesgos dado que, como ya fue manifestado, el riesgo de diseño es del Concedente.



#### **4.7. Modificar la Cláusula 6.4.A.5 del Contrato de Concesión**

En la Cláusula 6.4.A del Contrato de Concesión se establecen las causales por las cuales pueden modificarse los metrados durante la etapa de construcción. Dichas causales son las que se indican en la Cláusula 6.4.A.1:

- i) Variaciones de metrados derivados de diferencias con el Proyecto Referencial
- ii) Identificación de Soluciones Técnicas que vienen a ser soluciones de ingeniería de menor costo





PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

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

- iii) Diferencias en la Partida de Movimiento de Tierras que supongan la ejecución de Subpartidas diferentes a las que aparecen en el Proyecto Referencial
- iv) Ejecución de Subpartidas no consideradas en el Proyecto Referencial

Quando se trata de Subpartidas no consideradas en el Proyecto Referencial (acápito iv) anterior), las cuales pueden haber sido identificadas durante la elaboración del Proyecto de Ingeniería de Detalle o durante la ejecución de las obras, y consisten en la necesidad de ejecutar actividades no previstas en el Proyecto Referencial sin cuya realización no sería posible completar la ejecución de la infraestructura o estabilizarlas.

Quando las soluciones de ingeniería inicialmente proyectadas tengan que ser reconstruidas o cambiadas por otras, y aun estas no sean suficientes estaremos frente a una situación no prevista en el Contrato de Concesión.

Para lo cual se hace necesario hacer las precisiones del caso en la Cláusula 6.4.A.5 del Contrato de Concesión.

La precisión a la Cláusula 6.4.A.5 se realiza bajo el mismo concepto que la precisión a la Cláusula 6.4.A.2, bajo la cual se posibilita que el Concesionario sin proponer modificación al PID aprobado, aplique soluciones temporales y/o graduales, lo que no limita su derecho a que se le reconozca los trabajos ejecutados antes de encontrar una solución de ingeniería definitiva, sin que ello implique un traslado de riesgos.

#### **4.8. Modificar la Cláusula 6.39 del Contrato de Concesión**

En el Contrato de Concesión se dice textualmente:

*"6.39.- El monto de inversión acumulado de todas las Obras Adicionales que se acuerden en virtud de las cláusulas anteriores, no podrá superar un monto de Diez millones y 00/100 Dólares de los Estados Unidos de América (US \$ 10'000,000.00) sin incluir el IGV para cada etapa."*



Teniendo en cuenta que durante la ejecución de las tres etapas de construcción previstas en el Contrato de Concesión, no ha sido posible ejecutar las Obras Adicionales vinculadas a la Concesión, tanto por no haberse desarrollado la Ingeniería de Detalle o por no haber acuerdo entre las partes, se hace necesario que el monto acumulado de las tres etapas sean aplicables a la ejecución de Obras Adicionales vinculadas a la Concesión, durante todo el periodo de vigencia de esta.



Por lo que se propone el siguiente texto para la Cláusula 6.39:

*"6.39.- El monto de inversión acumulado de todas las Obras Adicionales no podrá superar la suma de Treinta millones y 00/100 Dólares de los Estados Unidos de América (US \$ 30'000,000.00) sin incluir IGV, durante la vigencia de la Concesión."*





PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

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

#### 4.9 Ampliaciones de Plazo

Conforme a la cláusula 8.10 del Contrato de Concesión, la Etapa de Explotación se inicia 12 meses después de la fecha de culminación de las Obras y la Ampliación de Plazo para ejecutar las obras del Periodo Final, desplaza el inicio de la Etapa de Explotación.

En tal sentido, se corre la Fecha de Inicio de la Explotación y seguirá siendo un año después de la culminación de las Obras, del nuevo plazo conforme a la Adenda N° 6. Esto traerá consigo una ampliación de plazo de la concesión por el mismo período de tiempo en que se amplió la ejecución de las obras, por la Variación de Metrados.

#### 4.10 Ampliaciones de plazo de ejecución de las Obras de Construcción

Los hechos que impiden ejecutar Obras al Concesionario que dan mérito a las Ampliaciones de Plazo de Ejecución de las Obras traen consigo efectos en el plazo global de las Obras, afectando por tanto a las partes de la misma –etapas– tanto a la etapa donde se dio la paralización como las posteriores, conforme a las cláusulas 4.4 y 6.14 del Contrato de Concesión.

Este aspecto fue ratificado por las Partes mediante el Acta de Trato Directo del 29 de abril del 2009.

No obstante, a pesar de ser contractualmente innecesario, las Partes han visto por conveniente elevar el rango contractual del Acta al mismo nivel que del Contrato, pactando expresamente en la Adenda bajo comentario que las ampliaciones de plazo de ejecución de las obras afectan el plazo integral de las mismas.

#### 4.11. Matriz de riesgos

No se está alterando la distribución original de riesgos señalada en el Contrato de Concesión, conforme se puede apreciar en el Anexo I y II del presente informe.

### V. CONCLUSIONES

Por lo expuesto en los párrafos anteriores concluimos en lo siguiente:

1. En cumplimiento a lo estipulado en la Ley N° 29309, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones comunicó al CONCESIONARIO su intención de continuar la ejecución de los saldos de obra pendientes una vez que haya concluido la inversión vinculada al PAO Contractual. Para tal efecto se propone en la Adenda las Reglas Aplicables a las Obras del Periodo Final.
2. La decisión del mecanismo de pago planteado en la adenda no desvirtúa las obligaciones contractuales del CONCESIONARIO frente al CONCEDENTE durante la fase de explotación de la Concesión; por lo tanto, tampoco lo hace con la naturaleza misma de la Concesión. Por consiguiente, no corresponde a las





PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

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

circunstancias caracterizar a la Adenda N° 6 como una que configure el supuesto de Reconversión del Contrato.

3. No existe alteración en los riesgos ni del equilibrio económico financiero por aplicación de la Adenda propuesta porque se ajusta a los mecanismos establecidos en el Contrato de Concesión e igualmente se advierte que las disposiciones que conforman la Adenda, no atentan contra la naturaleza del Contrato de Concesión y por el contrario, precisan procedimientos y conceptos específicos ante un contexto establecido en la Ley 29309 relacionado con las facultades al MTC para asegurar la continuidad y culminación de las obras.
4. Es procedente la inclusión de la posibilidad que el Concesionario pueda realizar la "Liberación del Área de Construcción por el Concesionario", a fin de facilitar la liberación de los predios afectados.
5. Es igualmente necesario la modificación de la Cláusula 6.39 a fin de permitir ejecutar las Obras Adicionales, imprescindibles para el funcionamiento de la Concesión.

## VI. RECOMENDACIÓN

Remitir el proyecto de Adenda N° 6 al Contrato de Concesión para la Construcción, Conservación y Explotación del Tramo Vial N° 4: Azángaro – Inambari del Proyecto del Corredor Vial Interoceánico Sur Perú – Brasil, a consideración y opinión de OSITRAN, en concordancia con lo dispuesto en el Contrato de Concesión.

Atentamente,



**Ing. Walter Anaya Calderón**  
Asesor Técnico



**M. Sc. Antonio Lama More**  
Asesor Financiero



**Abog. Ignacio Martínez Ventura**  
Asesor Legal