

J A I M E C A R L O S S O T O F E R N Á N D E Z

FEDATARIO TITULAR
R.M. Nº 749/2014/MTC
9454
ES COPIA DEL ORIGINAL

Adenda N° 2 al Contrato de Concesión para el diseño, financiamiento, construcción del Taller de Mantenimiento mayor para los trenes nuevos y existentes (incluye las vías de acceso al mismo) en el segundo nivel del Patio Taller ubicado en Villa El Salvador, provisión del Material Rodante Adquirido y Explotación del Proyecto Especial Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao, Línea 1, Villa EL Salvador – Av. Grau – San Juan de Lurigancho

24 JUL. 2014

Señor Notario:

Sírvase extender en su Registro de Escrituras Públicas una en la cual conste la Adenda N° 2 al Contrato de Concesión para el diseño, financiamiento, construcción del Taller de Mantenimiento mayor para los trenes nuevos y existentes (incluye las vías de acceso al mismo) en el segundo nivel del Patio Taller ubicado en Villa El Salvador, provisión del Material Rodante Adquirido y Explotación del Proyecto Especial Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao, Línea 1, Villa EL Salvador – Av. Grau – San Juan de Lurigancho (en adelante, el Contrato de Concesión), que celebran de una parte, el Estado de la República del Perú, actuando a través del **Ministerio de Transportes y Comunicaciones** debidamente representado por el Viceministro de Transportes, señor Carmelo Henry Zaira Rojas, identificado con Documento N° 29245305, designado con Resolución Suprema N° 001-2014-MTC y autorizado mediante Resolución Ministerial N° 522-2014-MTC/01, a quien adelante se le denominará el **CONCEDENTE**; y de la otra parte, **GYM FERROVIAS S.A.**, con domicilio en Avenida Paseo de la República N° 4675, Surquillo, debidamente representada por el señor Gonzalo Ferraro Rey, identificado con Documento Nacional de Identidad N° 08217709 y señor Manuel Wu Rocha, identificado con Documento Nacional de Identidad N° 10543840, según poderes que constan de la Partida Electrónica N° 12645904 del Registro de Personas Jurídicas de Lima a quien en adelante se le denominará el **CONCESIONARIO**; en los términos y condiciones siguientes:



CLÁUSULA PRIMERA: ANTECEDENTES

- 1.1. Con fecha 11 de abril de 2011, el **CONCEDENTE** y el **CONCESIONARIO** suscribieron el Contrato de Concesión.
- 1.2. Mediante CARTA/METRO/MTC/0605/2012 recibida con fecha 03 de octubre de 2012, el Concesionario solicitó al Concedente la modificación del Contrato de Concesión, debido a que BNP Paribas (en adelante BNP) y la Corporación Andina de Fomento (en adelante la CAF), están estructurando el financiamiento para la ejecución de las inversiones establecidas en el Contrato de Concesión. Agrega que dentro del marco de negociaciones realizadas entre el Concesionario y la entidad financiera han analizado la bancabilidad del Contrato de Concesión, y en base de dicho análisis, la CAF y BNP consideran necesario realizar ciertas modificaciones al Contrato de Concesión vinculadas a aspectos financieros y operativos.
- 1.3. Mediante CARTA/METRO/MTC/0743/2012 de fecha 27 de noviembre de 2012, el **CONCESIONARIO** sustenta los aspectos operativos del proyecto de Adenda al Contrato de Concesión.
- 1.4. Mediante Oficio N° 2444-2012-MTC/25 de fecha 30 de noviembre de 2012, la Dirección General de Concesiones en Transportes solicitó a la AATE opinión respecto al proyecto de Adenda al Contrato de Concesión.



- 1.5. Mediante Memorándum N° 168-2013-MTC/33.3 de fecha 10 de diciembre de 2012, la AATE remite el Memorándum N° 034-2012-MTC/LQM que contiene observaciones al Proyecto de Adenda en los aspectos operativos.
- 1.6. Mediante Oficio N° 2523-2012-MTC/25 de fecha 14 de diciembre de 2012, el CONCEDENTE solicita al CONCESIONARIO el levantamiento de las observaciones formuladas por la AATE.
- 1.7. Mediante CARTA/METRO/MTC/0794/2012 de fecha 18 de diciembre de 2012, el CONCESIONARIO remite el levantamiento de observaciones al Informe de Sustento Técnico Legal de la Modificación Aspectos Operativos de la Adenda al Contrato de Concesión.
- 1.8. Mediante Memorándum N° 185-2012-MTC/33.3 de fecha 20 de diciembre de 2012, la AATE emite el Informe de Sustento Técnico Legal sobre la modificación de los aspectos operativos de la Adenda al Contrato de Concesión.
- 1.9. Mediante Oficio N° 026-2013-MTC/25 de fecha 08 de enero de 2013, el CONCEDENTE solicita a OSITRAN su opinión técnica respecto a la propuesta de adenda (financiera y operativa) sustentándose en el Informe N° 004-2013-MTC/25 y Memoranda N° 185-2012-MTC/33.3 y N° 035-2012-MTC/LQM.
- 1.10. Mediante Oficio N° 010-13-SCD-OSITRAN de fecha 07 de marzo de 2013, el OSITRAN remite el Acuerdo de Consejo Directivo N° 1540-448-13-CD-OSITRAN que aprueba la opinión contenida en el Informe N° 013-13-GRE-GS-GAL-OSITRAN sobre los aspectos operativos de la propuesta de adenda.
- 1.11. Mediante CARTA/METRO/MTC/0202/2013 de fecha 03 de abril de 2013, el Concesionario levanta las observaciones formuladas por el OSITRAN mediante opinión remitida mediante Oficio N° 010-13-SCD-OSITRAN.
- 1.12. Mediante Memorándum N° 070-2013-MTC/33.3 de fecha 18 de abril de 2013 la AATE remite el Memorándum N° 021-2013-MTC/LQM que contiene el sustento técnico de la propuesta de modificación del Contrato de Concesión tomando en cuenta la opinión de OSITRAN remitida mediante Acuerdo N° 1540-448-13-CD-OSITRAN.
- 1.13. Mediante Oficio N° 699-2013-MTC/25 de fecha 22 de abril de 2013, el CONCEDENTE remite al CONCESIONARIO el informe N° 009-2013-MTC/RRV en el que se realizan observaciones al proyecto de Adenda al Contrato de Concesión.
- 1.14. Mediante Oficio N° 946-2013-MTC/25 de fecha 05 de junio de 2013, la Dirección General de Concesiones en Transportes solicita a la AATE opinión sobre las observaciones formuladas por OSITRAN mediante Acuerdo N° 1540-448-13-CD-OSITRAN.
- 1.15. Mediante CARTA/METRO/MTC/0355/2013 de fecha 13 de junio de 2013, el CONCESIONARIO remite versión del proyecto de Adenda (operativa y financiera).
- 1.16. Mediante Oficio N° 1024-2013-MTC/25 de fecha 18 de junio de 2013, el CONCEDENTE solicitó al Ministerio de Economía y Finanzas su opinión favorable de la Adenda al Contrato de Concesión.



JAIMÉ CARLOS SOTO FERNÁNDEZ
FEDATARIO TITULAR
R.M. N° 749-2013-MTC/01

Rep. N° 2155
COPIA DEL ORIGINAL

24 JUL. 2014

- 1.17. Mediante Oficio N° 141-2013-EF/15.01 de fecha 24 de junio de 2013, el Viceministerio de Economía remite el Informe N° 426-2013-EF/63.01 mediante el cual el Ministerio de Economía y Finanzas emite opinión favorable al Proyecto de Adenda al Contrato de Concesión (incluye aspectos financieros y operativos)
- 1.18. Mediante Memorándum N° 120-2013-MTC/33.3 de fecha 25 de junio de 2013, la AATE remite el Memorándum N° 021-2013-MTC/LQM que adjunta opinión técnica sobre la modificación del Contrato de Concesión, en atención a la solicitud formulada mediante Memorándum N° 946-2013-MTC/25.
- 1.19. Mediante CARTA/METRO/MTC/0528/2013 de fecha 16 de septiembre de 2013, el Concesionario remite desistimiento de la inclusión del dispositivo intermedio móvil en la Propuesta de Adenda, proponiendo sustitución del texto de la modificación del numeral 1.5.3 del Apéndice 1 del Anexo 6.
- 1.20. Mediante Memorándum N° 202-2013-MTC/33 de fecha 18 de septiembre de 2013, la AATE remite el Informe N° 011-2013-MTC/33.3 mediante el cual la Unidad Gerencial de Operaciones y Mantenimiento presenta la absolución de las observaciones formuladas mediante Memorándum N° 755-2013-MTC/08.
- 1.21. Mediante CARTA/METRO/MTC/032/2014 recibido con fecha 14 de enero de 2014, el Concesionario remite conformidad al Proyecto de Adenda remitido por el Concedente mediante Oficio N° 020-2013-MTC/25.
- 1.22. Mediante Oficio N° 264-2014-MTC/25 de fecha 10 de febrero de 2014, la Dirección General de Concesiones en Transportes solicita a la AATE opinión técnica sobre la procedencia de la propuesta revisada de la modificación al Contrato de Concesión por aspectos operativos.
- 1.23. Mediante Oficio N° 29-2014-MTC/33 de fecha 17 de febrero de 2014, la AATE remite el Memorándum N° 052-2013-MTC/33.3 de la Unidad Gerencial de Operaciones y Mantenimiento el cual adjunta el Informe N° 11-2014-MTC/33.3-LQM de la Unidad Gerencial de Operaciones y Mantenimiento que evalúa y sustenta la opinión técnica del Proyecto de Segunda Adenda al Contrato de Concesión y el Memorando N° 112-2014-MTC/33.7 de la Oficina de Programación, Evaluación e Información que emite opinión presupuestal sobre el Proyecto de Adenda.
- 1.24. Mediante Memorándum N° 173-2014-MTC/33.3 de fecha 26 de mayo de 2014 la AATE remite el Informe N° 035-2014-MTC/33.3-LQM que contiene el sustento técnico complementario a la propuesta de Adenda N° 2 al Contrato de Concesión.
- 1.25. Mediante Oficio N° 1321-2014-MTC/25 de fecha 23 de junio de 2014, el CONCEDENTE solicita a PROINVERSIÓN la emisión de la opinión no vinculante respecto al Proyecto de Adenda adjuntando el Informe N° 491-2014-MTC/25.
- 1.26. Mediante CARTA/METRO/MTC/0441/2014 de fecha 20 de junio de 2014, el CONCESIONARIO remite conformidad al Proyecto de Adenda remitido por el CONCEDENTE mediante Oficio N° 1266-2014-MTC/25.
- 1.27. Mediante Oficio N° 1330-2014-MTC/25 de fecha 24 de junio de 2014, el CONCEDENTE solicita a OSITRAN la emisión de la opinión respecto al Proyecto de Adenda adjuntando el Informe N° 491-2014-MTC/25.



- 1.28. Mediante Oficio N° 244-2014-PROINVERSIÓN/DE de fecha 09 de julio de 2014, la Dirección Ejecutiva de PROINVERSIÓN remite el Acuerdo del Comité PRO INTEGRACIÓN de Sesión N° 412-1-2014-Tren Urbano que aprueba el Informe N° 1-2014/DPI/SDGP/JPFE.02 orientado a brindar información sobre la modificación del Contrato de Concesión.
- 1.29. Mediante Oficio Circular N° 022-14-SCD-OSITRAN de fecha 10 de julio de 2014, OSITRAN remite el Acuerdo de Consejo Directivo N° 1721-515-14-CD-OSITRAN que aprueba la opinión contenida en el Informe N° 023-14-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN.
- 1.30. Mediante los Informes N° 004-2013-MTC/25, N° 307-2013-MTC/25 N° 491-2014-MTC/25. y N° 563-2014-MTC, la Dirección General de Concesiones en Transportes sustenta técnica, financiera y legalmente la propuesta de Adenda N° 2 al Contrato de Concesión.

CLÁUSULA SEGUNDA: OBJETO

La presente Adenda tiene por objeto modificar el Contrato de Concesión por requerimientos operativos para optimizar la operación del Material Rodante Adquirido con el Material Rodante Existente y permitir la revisión del procedimiento y las condiciones para la prestación del Servicio.

CLÁUSULA TERCERA: MODIFICACIONES AL CONTRATO DE CONCESIÓN

Mediante la presente Adenda, las partes acuerdan modificar modificación de las cláusulas Definiciones (Pago por Kilómetro Tren Recorrido), 10.4, numeral 1.5.3 del Apéndice 1 del Anexo 6 así como los numerales 1.2.2, 1.2.7, 1.2.11, 1.2.14, 1.2.15, 1.2.16, 1.2.17, 1.2.18, 1.3.1, 1.3.3 y 1.4.4 del Anexo 7 del Contrato de Concesión, las cuales quedarán redactadas como se señala en el presente documento.

De igual forma, las partes acuerdan la inclusión de los numerales 1.2.59 y 1.3.4 del Anexo 7 del Contrato de Concesión, las cuales quedarán redactadas como se señala en el presente documento.

En ese sentido, las Partes acuerdan lo siguiente:

1. Modificación Definición de "Pago por Kilómetro Tren Recorrido"

"Pago por Kilómetro Tren Recorrido"

Es el pago que realiza el CONCEDENTE, a través del Fideicomiso, como contraprestación por la operación de la Concesión, según lo dispuesto en las Cláusulas 10.12 a la 10.18."

2. Modificación de la Cláusula 10.4

"10.4. Los Kilómetros Garantizados corresponde a aquellos kilómetros que garantiza el CONCEDENTE al CONCESIONARIO para la etapa de Explotación.

Los Kilómetros Garantizados anuales siempre que se explote la concesión durante un periodo de 12 meses ascienden a lo indicado a continuación. En caso la Explotación sea por un periodo menor deberá considerarse únicamente la proporción correspondiente a los días y/o



Operado por **CARLOS SOTO FERNÁNDEZ**
REGULADOR
R.M. N° 749-2013 MTC/104/154
Reg N° ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

meses, según corresponda, efectivamente operados de trenes.

24 JUL. 2014

- Ochocientos doce mil quinientos treinta y nueve (812 539) kilómetros tren cuando se opere únicamente el Tramo 1 con el Material Rodante Existente (5 trenes).
- Un millón ochocientos setenta y nueve (1 000 879) kilómetros tren cuando se opere únicamente el Tramo 1 con 6 trenes.
- Un millón doscientos setenta y cinco mil trescientos veintiséis (1 275 326) kilómetros tren cuando se opere únicamente el Tramo 1 con 7 trenes.
- Un millón trescientos ochenta y seis mil seiscientos noventa y uno (1 386 691) kilómetros tren cuando se opere únicamente el Tramo 1 con 8 trenes.
- Un millón quinientos ocho mil cuatrocientos noventa y cuatro (1 508 494) kilómetros tren cuando se opere únicamente el Tramo 1 con 9 trenes.
- Un millón quinientos sesenta y siete mil seiscientos setenta y tres (1 567 673) kilómetros tren cuando se opere únicamente el Tramo 1 con 10 trenes.
- Un millón quinientos noventa y ocho mil seiscientos treinta y tres (1 598 633) kilómetros tren cuando se opere únicamente el Tramo 1 con 11 trenes.
- Un millón seiscientos veintiséis mil novecientos cinco (1 626 905) kilómetros tren cuando se opere únicamente el Tramo 1 con 12 trenes.
- Un millón seiscientos cincuenta y cinco mil ciento setenta y ocho (1 655 178) kilómetros tren cuando se opere únicamente el Tramo 1 con 13 trenes.
- Un millón seiscientos setenta mil ochocientos setenta y tres (1 670 873) kilómetros tren cuando se opere únicamente el Tramo 1 con 14 trenes. Los trenes 15 y 16 corresponden a la flota de retén que el CONCESIONARIO está obligado a mantener durante la operación del Tramo 1.
- Dos millones seiscientos tres mil cuatrocientos cincuenta y tres (2 603 453) kilómetros tren, cuando se opere la Línea 1 completa, Tramo 1 y Tramo 2, con la totalidad de la flota (24 trenes). Los trenes 23 y 24 corresponden a la flota de retén que el CONCESIONARIO está obligado a mantener durante la operación de los Tramo 1 y 2.

Se precisa que el CONCESIONARIO deberá cumplir con mantener dos trenes de retén del total de la flota cuando se alcance 16 trenes para el Tramo 1 y 24 trenes para el Tramo 2, de acuerdo a lo establecido en el Numeral 1.2.14 del Anexo 7 del Contrato.

No obstante, una vez que haya cumplido con entregar la totalidad de trenes correspondientes para cada Tramo, el CONCESIONARIO podrá solicitar al CONCEDENTE la modificación del número de trenes de retén por un periodo determinado, requiriéndose para ello la opinión favorable del Regulador, siempre que: (i) el CONCEDENTE disponga al CONCESIONARIO la prestación de servicios (carreras) adicionales, según lo estipulado en la Cláusulas 8.3 y 10.11 del Contrato de Concesión; o, (ii) el CONCESIONARIO requiera disponer de un tren en



retén para la ejecución de intervenciones de mantenimiento no programado o cuando el propio recorrido acumulado de la flota de trenes requiera de intervenciones en simultáneo a más de dos (02) trenes por un periodo corto de tiempo. En cualquier caso, el CONCESIONARIO deberá mantener al menos un (01) tren de retén, debiendo ser esta disposición una de carácter temporal y siempre que con ello, las condiciones de calidad y/o seguridad del servicio no se vean afectadas.

Durante la Explotación del Tramo 1, el CONCESIONARIO deberá programar todo el Material Rodante entregado por el CONCEDENTE a la Toma de Posesión señalada en la Cláusula 5.17.2 tanto en horas pico y hora valle, en coordinación con el CONCEDENTE logrando operar a las frecuencias establecidas en el Anexo 7 del presente Contrato. A medida que vaya agregándose el Material Rodante Adquirido al sistema, el CONCESIONARIO procederá a reprogramar las frecuencias de los mismos, las cuales deberá contar con la aprobación del CONCEDENTE según los procedimientos que correspondan establecidos en el Anexo 7 del presente Contrato."

3. Modificación del numeral 1.5.3 del Apéndice I del Anexo 6

"1.5.3 Acopladores (enganches)

Los acopladores (enganches), por ser un equipo de seguridad, se diseñarán para soportar esfuerzos generados bajo condiciones excepcionales tales como maniobras de socorro - descompostura, coches inactivos a la tracción y/o frenado, entre otras, debiendo resistir esfuerzos longitudinales de compresión y tensión de por lo menos 80.000 daN (800kN).

Además, contarán con los dispositivos necesarios para impedir que se produzcan desacoplamientos intempestivos de las unidades bajo cualquier condición de circulación y carga. Asimismo, deberán soportar sin deterioro alguno las condiciones que se presentan durante la operación normal de los trenes, para lo cual se garantizará una vida útil de los elementos de amortiguación superior a los 700.000 km.

Los enganches estarán equipados con un sistema de guiado y sustentación que asegure el auto centrado vertical y horizontal. La conexión neumática de la tubería de equilibrio se realizará en forma automática a través de válvulas de fácil reemplazo y con un acoplamiento eléctrico que garantice la continuidad del circuito de seguridad.

Las labores de mantenimiento para los enganches deberán ser simples y el período para mantenimiento mayor será de, cuando menos, 700.000 km.

Habrà dos tipos de acopladores: de tipo automático, para la parte delantera de los vehículos con cabina de conducción, y de tipo semi permanente para los vehículos intermedios.

Los cables de la conexión del sistema "Data-Bus" deberán ser de alta flexibilidad para soportar las condiciones de trabajo en la región de los enganches entre coches, en lugares que dificulten el vandalismo.



JAI ME CARLOS SOTO FERNÁNDEZ

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL
R.M. N.º 747/2014/ATC/01
4434

Se deberá proporcionar en el Estudio Definitivo los ~~datos~~ justificación del cumplimiento satisfactorio de cualquier condición de circulación por el acoplador (enganche), como el paso a través de curvas de radio mínimo. También presentará el cálculo relativo al elemento amortiguador. 24 JUL. 2014

El CONCESIONARIO será responsable que los trenes a suministrar se puedan acoplar mecánicamente con los trenes existentes, a través de sus propios acopladores ubicados en los coches con cabina con el propósito de efectuar maniobras de socorro y compostura.

Acopladores Automáticos

Se instalarán acopladores automáticos que permitan el socorro de un tren por otro, realizando el acoplamiento mecánico neumático y eléctrico en las condiciones que a continuación se describe:

El acoplamiento automático se efectuará únicamente entre dos trenes del mismo tipo y proveedor. Un acoplamiento mecánico y neumático, como mínimo, se efectuará entre dos trenes nuevos de distinto y proveedor. Un acoplamiento mecánico, como mínimo, se efectuará entre un tren nuevo y uno existente (Ansaldo).

El acoplamiento se efectuará con un tren detenido y el otro a una velocidad inferior a 5 km/h. Para desacoplar se accionará desde la cabina de conducción o manualmente por una manija en el acoplador. Las maniobras anteriores podrán realizarse en las condiciones del trazo de vías definidas en esta especificación, aun cuando los enganches tengan un desnivel de ± 150 mm.

El acoplamiento eléctrico será por medio de botoneras que aseguren un contacto permanente y pleno durante la marcha del tren. El número de contactos serán los necesarios más una reserva. Tendrán una cubierta para proteger a los contactos. Tendrán una estanqueidad mínima de grado IP55 según norma UNE 20354.

Como alternativa, también se aceptarán acopladores semi-automáticos, con conexiones automáticas, mecánicas y neumáticas. Las conexiones eléctricas, de ser necesarias, se podrán realizar por medio de mangueras.

Acopladores Semi permanentes

El acoplamiento se efectuará mediante enganches que unirán mecánica, neumática y eléctricamente (circuito de seguridad) a los coches y se efectuará en las condiciones descritas a continuación.

El acoplamiento se realizará con los coches detenidos y admitirá un desnivel entre enganches hasta ± 150 mm.

El acoplamiento mecánico se diseñará como una unión bridada de dos semi acoplamientos, que incluya la unión mecánica, la conexión neumática y los contactos eléctricos mediante mangas de conexión, las cuales deberán ofrecer total seguridad para el Servicio y también facilidad



para su conexión y desconexión en los talleres de mantenimiento.

Los contactos eléctricos estarán conectados al coche por hilos separados y blindados, con una fijación que evite falsos contactos en el mando del freno de seguridad.

Existirá en un lugar accesible una llave de cierre manual para aislar neumáticamente los coches."

4. Modificación numeral 1.2.2 del Anexo 7

"1.2.2 Los estándares de operación, seguridad y calidad propuestos deberán ser entregados al CONCEDENTE para su aprobación, previa opinión favorable del Regulador, a más tardar a los treinta (30) días calendarios antes de la entrega del Plan de Prestación del Servicio."

5. Modificación numeral 1.2.7 del Anexo 7

"1.2.7 El CONCESIONARIO deberá elaborar diariamente un reporte con la información operativa y de demanda correspondiente al día anterior donde se registre el movimiento de los trenes estación por estación y los kilómetros-tren realizados conteniendo además los problemas operacionales presentados y los niveles de servicio alcanzados. Este reporte deberá ser automatizado vía software, ligado al puesto central de operaciones (PCO) y deberá ser remitido diariamente vía electrónica antes de las 11:00 a.m. al Regulador. Excepcionalmente, el Regulador podrá solicitar al CONCESIONARIO reportes adicionales que deberán ser atendidos en el día solicitado."

6. Modificación numeral 1.2.11 del Anexo 7

"Intervalos entre trenes y otros

1.2.11 A partir de la Puesta en Operación Comercial del Servicio, el CONCESIONARIO deberá iniciar la prestación del Servicio correspondiente a los Kilómetros Garantizados, todos los días a las 6:00 horas y culminar a las 22:00 horas, respetando los intervalos de paso establecidos para cada periodo, horario en horas punta y horas valle, tanto para días laborables como para días festivos, establecidos según lo acordado periódicamente con el CONCEDENTE y teniendo en cuenta el Material Rodante disponible. La operación estará sujeta a los Niveles de Servicio en base a las tablas que se indican más adelante. El CONCEDENTE, a través de la AATE, podrá modificar un día laborable por día feriado (según lo disponga el Gobierno), la banda horaria punta, banda horaria valle, intervalos de paso, el horario de operación y el tiempo de viaje, respetando los Kilómetros Garantizados anuales, previa opinión favorable del Regulador. El horario antes mencionado implica la prestación efectiva del servicio para lo cual el CONCESIONARIO se asegurará a través de un adecuada programación y distribución del material rodante, que el/los primer/os tren/es empiece/n a operar a partir de las 6:00 a.m. y el/los último/s tren/es a las 22:00 p.m."

7. Modificación numeral 1.2.14 del Anexo 7

"1.2.14 Inicialmente, con la flota de cinco (05) trenes que se pondrá a disposición del CONCESIONARIO, no se podrán alcanzar los Niveles



de Servicio esperados. La flota total, estará compuesta por trenes operativos y trenes de retén en el sistema. Al Inicio de la Explotación, los Niveles de Servicio estarán sujetos a la disponibilidad de Material Rodante Existente y el Material Rodante Adquirido que progresivamente incorporará el CONCESIONARIO atendiendo a los tiempos máximos de provisión y aquellos definidos en la oferta del CONCESIONARIO.

Los Kilómetros Garantizados de forma anual para la operación del Tramo 1 (Villa El Salvador – Av. Grau) y la Línea 1 (Villa El Salvador – Av. Grau – San Juan de Lurigancho) desde el inicio de la Puesta en Operación Comercial del Servicio, incluyendo la entrega progresiva del Material Rodante Adquirido hasta completar la flota de dieciséis (16) trenes para el Tramo 1 (Villa El Salvador - Av. Grau), y veinticuatro (24) trenes para la Línea 1 (Villa El Salvador – Av. Grau – San Juan de Lurigancho), se calcularán en función a las siguientes tablas:

**OPERACIONES EN EL PRIMER TRAMO
VILLA EL SALVADOR - AV-GRAU**

Trenes	Intervalo de Paso (min)	Kilómetros Garantizados
5	16	812.539
6	13	1.000.879
7	11	1.275.326
8	10	1.386.691
9	8	1.508.494
10	8	1.567.673
11	7	1.598.633
12	6	1.628.905
13	6	1.655.178
14	6	1.670.873
15	0	0
16	0	0

**OPERACIONES EN EL PRIMER Y
SEGUNDO TRAMO VILLA EL
SALVADOR - SJL**

Trenes	Intervalo de Paso (min)	Kilómetros Garantizados
24	6	2.603.453

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
Oficina de Atención al Ciudadano y Gestión Documental

JAIME CARLOS SOTO FERNÁNDEZ
FEDATARIO TITULAR
R.M. Nº 747-2013 MTC/18 y 14
Reg. Nº
ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

26 JUL. 2016



Al culminar la entrega total de los 11 trenes para el Tramo 1, el CONCESIONARIO deberá mantener en operación 14 trenes y 02 trenes de retén, asimismo para el Tramo 2 deberá mantener en operación veintidós (22) trenes y dos (02) trenes de retén para cuyos efectos han sido calculados los Niveles de Servicio y los PKT correspondientes de acuerdo a la tabla antes indicada. Los Niveles de Servicio alcanzables por el CONCESIONARIO están determinados en función a la flota de trenes disponibles y al intervalo de paso que se alcance tomando como referencia la tabla anterior para cada escenario.

Para tal fin, antes del Inicio de la Explotación, el CONCESIONARIO elaborará e incluirá en el POA respectivo, el programa de servicio considerando los PKTs resultantes tanto de la operación con los 05 trenes existentes como de las entregas progresivas calendarizadas de los 11 trenes que forman parte del Material Rodante Adquirido para el Tramo 1. El CONCEDENTE evaluará y aprobará dicha programación con los PKTs y los Niveles de Servicio resultantes antes del Inicio de la

Explotación. Debido a la cantidad mínima de trenes con que se iniciará la Explotación del sistema y el incremento en los intervalos de paso y el impacto en los Niveles de Servicio, el CONCEDENTE evaluará la Explotación del sistema con la totalidad de Material Rodante disponible tanto en hora punta y valle. A través de este programa, el CONCESIONARIO ofrecerá un Servicio lo más próximo posible a los niveles expresados en las siguientes tablas. El programa de operación durante este periodo estará validado por el CONCEDENTE quien aprobará los Kilómetros Garantizados anuales."

8. Modificación numeral 1.2.15 del Anexo 7

"1.2.15 Los días laborables comprenderán de lunes a viernes sin contar aquellos que sean considerados días feriados. La programación del servicio deberá considerar el número de días hábiles, sábados, domingos y feriados (días no laborables) correspondientes a cada Año Calendario."

9. Modificación de los numerales 1.2.16 y 1.2.17 del Anexo 7

"1.2.16 En los días laborables el CONCESIONARIO deberá ofrecer el servicio respetando las indicaciones del CONCEDENTE o en su defecto teniendo en cuenta la siguiente malla horaria referencial, la cual podrá ser modificada por el CONCEDENTE de acuerdo a lo facultado en el Numeral 1.2.11 del presente Anexo, ajustando los intervalos de paso a los que puedan alcanzarse con los trenes en operación de acuerdo a la tabla descrita en el numeral 1.2.14 del presente anexo:

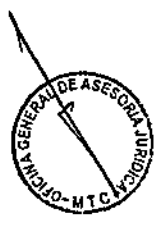
Días Laborables

Intervalo de Paso entre Trenes (minutos)												
Día	Trenes /Horario	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	22
Lunes a Viernes (Días laborables)	06:00 - 06:30	20	16	11	11	10	10	10	10	10	10	10
	06:30 - 10:00	16	13	11	10	8	8	7	6	6	6	6
	10:00 - 17:00	20	16	11	11	10	10	10	10	10	10	10
	17:00 - 20:30	16	13	11	10	8	8	7	6	6	6	6
	20:30 - 22:00	20	16	11	11	10	10	10	10	10	10	10

Banda Horaria Punta: De 06:30 h a 10:00 h y de 17:00 a 20:30 h

Banda Horario Valle: De 06:00 h a 06:30 h; de 10:00 h a 17:00 h y de 20:30 h a 22:00 h

1.2.17 En los días sábados, domingos y feriados el CONCESIONARIO deberá ofrecer el servicio respetando las indicaciones del CONCEDENTE o en su defecto teniendo en cuenta la siguiente malla horaria referencial, la cual podrá ser modificado por el CONCEDENTE de acuerdo a lo facultado en el Numeral 1.2.11 del presente Anexo, ajustando los intervalos de paso a los que puedan alcanzarse con los trenes en operación de acuerdo a la tabla descrita en el numeral 1.2.14 del presente anexo:



Días Sábados

JAIME CARLOS SOTO FERNÁNDEZ
FEDATARIO TITULAR
R.M. Nº 749-2013 MTC 10454

24 JUL 2016

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Intervalo de Paso entre Trenes (minutos)												
Día	Trenes / Horario	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	22
Sábados	06:00 - 07:30	20	16	11	11	10	10	10	10	10	10	10
	07:30 - 11:00	16	13	11	10	8	8	7	7	7	7	7
	11:00 - 14:00	20	16	11	11	10	10	10	10	10	10	10
	14:00 - 20:00	16	13	11	10	8	8	7	7	7	7	7
	20:00 - 22:00	20	16	11	11	10	10	10	10	10	10	10

Banda Horaria Punta: De 07:30 h a 11:00 h y de 14:00 h a 20:00 h

Banda Horario Valle: De 06:00 h a 07:30 h; de 11:00 h a 14:00 h y de 20:00 h a 22:00 h

Días Domingos y Feriados (días no laborables)

Intervalo de Paso entre Trenes (minutos)												
Día	Trenes / Horario	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	22
Domingos y Feriados	06:00 - 22:00	20	20	15	15	15	15	15	15	15	15	15

Banda Horaria Punta: Sin banda horaria pico

Banda Horario Valle: De 06:00 h a 22:00 h"

10. Modificación numeral 1.2.18 del Anexo 7

"1.2.18 El CONCEDENTE podrá variar estos Niveles de Servicio, con la posibilidad de cambiar, reducir o ampliar el horario referencial de 6h a 22h de servicio, respetando en todo momento el número de Kilómetros Garantizados de forma anual.

El CONCESIONARIO deberá operar estos servicios con la flota disponible exigida, siempre con un mínimo de cinco (05) coches por tren, asegurando en el diseño del Material Rodante una calidad de confort de 6 pasajeros de pie por m2. El CONCESIONARIO podrá proponer una reducción del número de coches por tren en caso que la demanda sea muy inferior a la prevista. Propuestas de cambios en la configuración de trenes, o en otros aspectos de los Niveles de Servicio o de la operación deberán ser previamente analizadas por el CONCEDENTE quien podrá aprobarlos o rechazarlos, previa opinión favorable del Regulador.

En el caso que la demanda supere las estimaciones previstas, el primer paso a evaluar por el CONCEDENTE, Regulador y CONCESIONARIO será el incremento en la longitud y capacidad del tren de 05 coches a 06 coches (máxima longitud del tren para ser albergado por las plataformas o andenes existentes), en segundo lugar si la demanda excede la capacidad instalada del CONCESIONARIO, se evaluará el incremento de flota de trenes cuyos intervalos de paso se reducirían a menos de 06 minutos dependiendo del nivel de demanda registrada. Si cualquiera de estas alternativas requiriese de Inversiones Adicionales, estas deberán ser evaluadas, autorizadas y aprobadas por el CONCEDENTE previa opinión favorable del Regulador."



11. Inclusión del numeral 1.2.59 del Anexo 7

"1.2.59 Para todos los efectos de la operación de la Concesión, se deberán considerar las siguientes longitudes y tiempos de viaje en los Tramos de la Concesión:

- a) El Primer Tramo desde la Estación Villa El Salvador hasta la Estación Miguel Grau tiene una longitud de 20,888860 Km., medido entre los ejes de andén. El tiempo de viaje entre cabeceras a considerar en este Tramo es de 33 minutos.
- b) El Segundo Tramo desde la Estación Miguel Grau hasta la Estación Bayóvar - San Juan de Lurigancho tiene una longitud estimada de 12.000 Km., medido entre los ejes de andén. La longitud del presente Tramo podrá ser actualizada por el CONCEDENTE con base a los planos "as built" una vez culminada la construcción de este tramo. El tiempo de viaje referencial entre cabeceras a considerar en este Tramo es de 18 minutos, el cual será validado por el Regulador y el Concedente.

Queda claramente establecido que lo señalado en el presente numeral prevalece sobre cualquier otra referencia."

12. Modificación de los de los numerales 1.3.1 y 1.3.3 del Anexo 7

"1.3.1 A más tardar a los sesenta (60) Días Calendario antes del inicio de la Explotación y dentro de los primeros siete (7) Días Calendarios del mes de diciembre de cada año, el CONCESIONARIO someterá a consideración del CONCEDENTE el "Plan de Prestación del Servicio" del siguiente periodo anual, para su aprobación, previa opinión favorable del Regulador.

1.3.3 El Plan de Prestación del Servicio deberá contener la programación y horarios de trenes en operación, días laborables, sábados, domingos y feriados (días no laborables), bandas horarias, intervalos de paso, tiempos totales de servicios, Kilómetros Garantizados y Adicionales programados. Es el documento que a su vez contiene: (i) Las disposiciones e instrucciones para el movimiento de los trenes en la vía principal y patio taller, (ii) El itinerario, que incluye el rango horario de prestación del servicio, la composición de los trenes el destino y el horario de salida, llegada y paso por estaciones intermedias de los trenes.

No serán aceptables políticas o prácticas de prestación de servicio que produzcan defectos o daños a las personas, instalaciones o material rodante.

El CONCESIONARIO está obligado a cumplir estrictamente el Plan de Prestación del Servicio aprobado, desde el inicio de la Explotación hasta el término del Plazo de la Concesión. El servicio es un servicio público que no puede ser interrumpido ningún día, salvo por razones de fuerza mayor previstas en el Contrato."



JAIME CARLOS SOTO FERNÁNDEZ

FEDATARIO TITULAR

R.M. N° 749/2013 MTC/01/454

Reg N° ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

24 JUL. 2016

13. Inclusión del numeral 1.3.4 del Anexo 7

"1.3.4 El Plan de Prestación del Servicio podrá ser modificado, durante el periodo calendario anual, a solicitud del CONCEDENTE, o del CONCESIONARIO debidamente sustentada, dentro de los parámetros señalados en el Numeral 1.3.3 del Anexo 7 del Contrato de Concesión, para lo cual se seguirán los procedimientos señalados en los Numerales 1.3.1 a 1.3.3 del presente Anexo. En este caso, las solicitudes de modificación podrán realizarse dentro de los primeros siete (7) Días Calendarios del mes que corresponda."

14. Modificación numeral 1.4.4 del Anexo 7

"1.4.4 El Regulador supervisará la calidad de la prestación del servicio controlando los índices de calidad propuestos por el CONCESIONARIO en su Programa de Evaluación de Prestación del Servicio, el Índice de Satisfacción de los Usuarios calculado a partir de encuestas a pasajeros, y especialmente los siguientes indicadores que se definen a continuación:

- **Disponibilidad del servicio (Ds):** Indica el porcentaje de tiempo de servicio efectivamente prestado respecto al tiempo de servicio programado. Tiene en cuenta el tiempo de servicio de todos los trenes prestados y programados. Se calculará por medias móviles de dos (02) meses. Para el pago trimestral se realizará una media de los tres meses correspondientes a la liquidación.
- **Tiempo de Servicio Programado:** Es el tiempo total (en horas/min) que, según los términos contractuales, los trenes están programados para proporcionar el servicio a los pasajeros, en régimen de explotación normal. Se calcula como la cantidad de recorridos (carreras) de trenes programados por el tiempo de cada recorrido (carreras).
- **Tiempo de Servicio Efectivo:** tiempo total (en horas/min) resultante de la diferencia entre el tiempo de servicio programado y la suma de los tiempos (en horas/min) de las interrupciones de los recorridos parciales o totales de los trenes que suceden durante los periodos de explotación normal.

$Ds = \text{tiempo servicio efectivo} / \text{tiempo servicio programado}$.

Valor mínimo = 0,95

Si Ds entre 1 y 0,95

Si $Ds < 0,95$

$Ds' = 1$

$Ds' = Ds + 0,05$

- **Regularidad (1-Rs):** Indica el porcentaje de puntualidad del servicio prestado respecto al programado. Tiene en cuenta los retrasos/avances sobre el programa en cabeceras y una estación intermedia para el servicio prestado por todos los trenes. No se tendrán en cuenta los retrasos y los tiempos en caso de un servicio interrumpido por averías que no haya podido finalizar. Se calculará por medias móviles de dos (2) meses. Para el pago trimestral se



realizará una media de los tres meses correspondientes a la liquidación.

$$(1 - R_s) = \left[1 - \frac{\sqrt{\frac{\sum_{i=1}^c \sum_{j=1}^3 (h_{e_{ij}} - h_{p_{ij}})^2}{3 \times c}}{t_p}} \right] \times 100\%$$

Donde:

c = nº de intervalos medidos (3 por viaje por los viajes realizados)

horario efectivo (h_e) = valor del tiempo de salida en estación efectivo

horario programado (h_p) = valor del tiempo de salida en estación programado

t_p = tiempo de viaje programado

Si R_s entre 0 y 0,15

$R_{s'} = 1$

Si $R_s > 0,15$

$R_{s'} = 1 - R_s + 0,15$

(...)"

CLÁUSULA CUARTA: DECLARACION

Las Partes declaran que la presente Adenda respeta la naturaleza de la Concesión, mantiene las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas, así como el equilibrio económico y financiero de las prestaciones a cargo de las Partes y de la Concesión.

El CONCESIONARIO declara expresamente que la presente Adenda, en las condiciones establecidas, se suscribe en pleno conocimiento de sus alcances y efectos, los cuales se consideran no vulneran los derechos ni las prestaciones a su cargo.

CLÁUSULA QUINTA: REGLAS DE INTERPRETACIÓN

- 5.1. Las Partes declaran que el Contrato de Concesión, la Adenda N° 1 y la presente Adenda se interpretarán y ejecutarán como un solo instrumento.
- 5.2. Las Partes acuerdan que las disposiciones del Contrato de Concesión se aplicarán a la relación contractual en lo que no se oponga a lo previsto en la presente Adenda.
- 5.3. En caso de conflicto en la interpretación y/o ejecución de los términos establecidos en el Contrato y los términos de la presente Adenda, primará lo establecido en esta última. Por lo tanto, lo establecido en la presente Adenda

J A I M E C A R L O S S O T O F E R N Á N D E Z

R.M. N° 742-2013 MTC/01

Reg N°
ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

24 JUL. 2014

prevalece sobre cualquier disposición del Contrato de Concesión o con lo señalado en este documento.

- 5.4. Los términos que figuren en mayúsculas en el presente instrumento y que no se encuentren expresamente definidos en éste, corresponden a los términos definidos en el Contrato de Concesión o, en su defecto, a los términos definidos por las Leyes Aplicables o a términos que son corrientemente utilizados en mayúsculas.

CLÁUSULA SEXTA: VALIDEZ DEL CONTRATO

Las Partes declaran expresamente que fuera de las modificaciones introducidas mediante el presente instrumento, las demás disposiciones del Contrato de Concesión permanecen vigentes, con plena validez y se interpretan de forma sistemática y unitaria con la presente Adenda. En tal sentido, se mantienen los derechos y deberes establecidos en el Contrato de Concesión.

CLÁUSULA SÉTIMA: VIGENCIA

El presente instrumento entrará en vigencia 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 23 días del mes de JULIO de 2014.

Henry Zúñiga

CONCEDENTE

Jaime Carlos Soto Fernández

CONCESIONARIO

