



"Decenio de la Igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"

"Año del Diálogo y la Reconciliación Nacional"

OFICIO CIRCULAR N° 043-2018-SCD-OSITRAN

Lima, 12 de diciembre de 2018

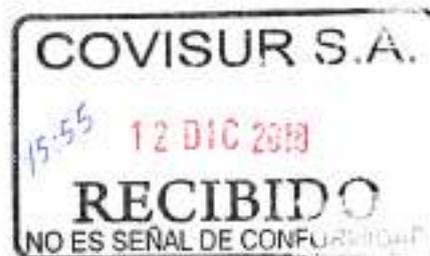
Señor

RICARDO ESCALANTE CANORIO

Gerente General

CONCESIONARIA VIAL DEL SUR S.A.

Av. Javier Prado Este N° 4109, piso 4

Santiago de Surco.-

Asunto : Opinión sobre el proyecto de la Adenda N° 4 al Contrato de Concesión para la Construcción, Conservación y Explotación del Tramo N° 5 del proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur Perú - Brasil.

Referencia : Acuerdo de Consejo Directivo N° 2146-657-18-CD-OSITRAN

De mi consideración:

Me dirijo a usted por encargo del Consejo Directivo, a fin de poner en su conocimiento que en la Sesión Extraordinaria N° 657-2018-CD-OSITRAN de fecha 12 de diciembre de 2018, se adoptó el Acuerdo N° 2146-657-18-CD-OSITRAN, referido a la emisión de Opinión sobre el proyecto de la Adenda N° 4 al Contrato de Concesión para la Construcción, Conservación y Explotación del Tramo N° 5 del proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur Perú - Brasil.

Al respecto, remito a usted copia certificada del referido Acuerdo, así como copia del Informe N° 039-2018-IC-OSITRAN (GSF-GAJ), para su conocimiento y fines.

Sin otro particular, quedo de usted.

Atentamente

JORGE ARTOLA GRADOS

Secretario del Consejo Directivo

Reg. Sol. SCD N° 46848-18

**ACUERDO N° 2146-657-18-CD-OSITRAN
de fecha 12 de diciembre de 2018**

Vistos, el Proveído N° 910-2018-GG-OSITRAN, conteniendo el Informe N° 039-2018-IC-OSITRAN (GSF-GAJ), a través del cual las Gerencias de Supervisión y Fiscalización, y de Asesoría Jurídica emiten la opinión técnica solicitada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, respecto del proyecto de Adenda N° 4 al Contrato de Concesión para la Construcción, Conservación y Explotación del Tramo N° 5 del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur Perú – Brasil; en virtud de lo dispuesto en el literal f) del numeral 7.1 del artículo 7 de la Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público, Ley N° 26917, el numeral 3 del artículo 28° del Reglamento General de OSITRAN, aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias; el Consejo Directivo de OSITRAN acordó por unanimidad:

- a) Aprobar el Informe N° 039-2018-IC-OSITRAN (GSF-GAJ), que contiene la opinión técnica del Regulador respecto del proyecto de Adenda N° 4 al Contrato de Concesión para la Construcción, Conservación y Explotación del Tramo N° 5 del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur Perú – Brasil.
- b) Notificar el presente Acuerdo, así como el Informe N° 039-2018-IC-OSITRAN (GSF-GAJ), al Ministerio de Transportes y Comunicaciones y a la entidad prestadora CONCESIONARIA VIAL DEL SUR S.A.
- c) Dispensar el presente Acuerdo de lectura y aprobación posterior del Acta.

CERTIFICO: Que la presente copia es fiel de su original.

.....
JORGE HERNÁN ARTOLA GRADOS
Secretario del Consejo Directivo
OSITRAN



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

OSITRAN

CARGO

Organismo Supervisor de la
Inversión en Infraestructura
de Transporte de Uso Público

"Decenio de la Igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"

"Año del Diálogo y la Reconciliación Nacional"

OFICIO CIRCULAR N° 043-2018-SCD-OSITRAN

Lima, 12 de diciembre de 2018

Señor

JOSÉ ANTONIO SALARDI RODRÍGUEZ

Director General

Dirección General de Concesiones en Transportes

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

Jr. Zorritos N° 1203

Lima.-

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES



E-343949-2018

CONTRASEÑA: PRHRFW

FECHA Y HORA: 2018/12/12 14:33:11

TELÉFONO: 615-7900

Revisa tus trámites en nuestro
portal.mtc.gob.pe

Asunto : Opinión sobre el proyecto de la Adenda N° 4 al Contrato de Concesión para la Construcción, Conservación y Explotación del Tramo N° 5 del proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur Perú - Brasil.

Referencia : Acuerdo de Consejo Directivo N° 2146-657-18-CD-OSITRAN

De mi consideración:

Me dirijo a usted por encargo del Consejo Directivo, a fin de poner en su conocimiento que en la Sesión Extraordinaria N° 657-2018-CD-OSITRAN de fecha 12 de diciembre de 2018, se adoptó el Acuerdo N° 2146-657-18-CD-OSITRAN, referido a la emisión de Opinión sobre el proyecto de la Adenda N° 4 al Contrato de Concesión para la Construcción, Conservación y Explotación del Tramo N° 5 del proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur Perú - Brasil.

Al respecto, remito a usted copia certificada del referido Acuerdo, así como copia del Informe N° 039-2018-IC-OSITRAN (GSF-GAJ), para su conocimiento y fines.

Sin otro particular, quedo de usted.

Atentamente

JORGE ARTOLA GRADOS
Secretario del Consejo Directivo

Reg. Sat. SCD N° 46848-18

**ACUERDO N° 2146-657-18-CD-OSITRAN
de fecha 12 de diciembre de 2018**

Vistos, el Proveído N° 910-2018-GG-OSITRAN, conteniendo el Informe N° 039-2018-IC-OSITRAN (GSF-GAJ), a través del cual las Gerencias de Supervisión y Fiscalización, y de Asesoría Jurídica emiten la opinión técnica solicitada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, respecto del proyecto de Adenda N° 4 al Contrato de Concesión para la Construcción, Conservación y Explotación del Tramo N° 5 del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur Perú – Brasil; en virtud de lo dispuesto en el literal f) del numeral 7.1 del artículo 7 de la Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público, Ley N° 26917, el numeral 3 del artículo 28° del Reglamento General de OSITRAN, aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias; el Consejo Directivo de OSITRAN acordó por unanimidad:

- a) Aprobar el Informe N° 039-2018-IC-OSITRAN (GSF-GAJ), que contiene la opinión técnica del Regulador respecto del proyecto de Adenda N° 4 al Contrato de Concesión para la Construcción, Conservación y Explotación del Tramo N° 5 del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur Perú – Brasil.
- b) Notificar el presente Acuerdo, así como el Informe N° 039-2018-IC-OSITRAN (GSF-GAJ), al Ministerio de Transportes y Comunicaciones y a la entidad prestadora CONCESIONARIA VIAL DEL SUR S.A.
- c) Dispensar el presente Acuerdo de lectura y aprobación posterior del Acta.

CERTIFICO: Que la presente copia es fiel de su original.

JORGE HERNÁN ARTOLA GRADOS
Secretario del Consejo Directivo
OSITRAN

**INFORME N° 00039-2018-IC-OSITRAN
(GSF-GAJ)**



Para : **JUAN CARLOS MEJIA CORNEJO**
Gerente General

De : **FREDY SAN ROMAN LUNA**
Gerente de Supervisión y Fiscalización (e)

JORGE ARTOLA GRADOS
Gerente de Asesoría Jurídica (e)

Asunto : Opinión sobre propuesta de Adenda N° 4 al Contrato de Concesión para la Construcción, Conservación y Explotación del Tramo N° 5 del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur Perú - Brasil

Fecha : 10 de diciembre de 2018

I. OBJETO

1. Emitir opinión respecto de la propuesta de Adenda N° 4 al Contrato de Concesión para la Construcción, Conservación y Explotación del Tramo N° 5 del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur Perú - Brasil, remitida por el Concedente mediante Oficio N° 5236-2018-MTC/25.

II. ANTECEDENTES

2. El 24 de octubre de 2007, el Estado Peruano, representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, el Concedente), y la empresa Concesionaria Vial del Sur S.A. (en adelante, el Concesionario) suscribieron el Contrato de Concesión para la Construcción, Conservación y Explotación del Tramo N° 5 del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur Perú - Brasil (en adelante, el Contrato de Concesión).
3. Con fecha 26 de noviembre de 2010, se suscribió la Adenda N° 1 al Contrato de Concesión, mediante la cual se incorporaron dos nuevos subtramos viales a la Concesión y se modificaron las cláusulas 6.26, 6.27 y 6.28 referidas a la aceptación de las obras de construcción, la cláusula 9.11 referida al Mecanismo de Compensación por Actividades de Mantenimiento Periódico, y el acápite iii) del Numeral 1.1 del Anexo IX referido al Mecanismo de Control y Certificación de Avances de Obra.
4. Con fecha 24 de junio de 2011, se suscribió la Adenda N° 2 al Contrato de Concesión, precisando el cuarto párrafo del Literal A del Apéndice 3, el Literal b) del Apéndice 4 y el Numeral 3 del Apéndice 5 del Anexo XIII.
5. Con fecha 19 de junio de 2015, se suscribió la Adenda N° 3 al Contrato de Concesión, con la finalidad de regular la definición, procedimientos y condiciones para la construcción de la Segunda Calzada Puno - Juliaca.
6. Mediante Oficio N° 5236-2015-MTC/25, la Dirección General de Concesiones en Transportes remitió a OSITRAN el proyecto de Adenda N° 4 al Contrato de Concesión y el Informe N° 1907-2018-MTC/25 que lo sustenta, solicitando la opinión técnica correspondiente.
7. Con fecha 30 de noviembre de 2018, mediante Oficio de Gerencia General N° 230-15-GG-OSITRAN, y la Nota de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización N° 00423-2018-GSF-OSITRAN, el Regulador solicitó al Concedente, información necesaria para la emisión de la opinión técnica correspondiente.



8. Mediante Oficio N° 5442-2018-MTC/25, recibido el 05 de diciembre de 2018, en respuesta al Oficio N° 230-18-GG-OSITRAN, la Dirección General de Concesiones en Transportes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, remitió a OSITRAN el Informe N° 1979-2018-MTC/25, solicitando la opinión técnica correspondiente.

III. MARCO LEGAL Y CONTRACTUAL APLICABLE

9. El artículo 55.1 del Decreto Legislativo 1362, que regula la promoción de la inversión privada mediante asociaciones público-privadas y proyectos en activos, establece que el Estado de común acuerdo con el inversionista, puede modificar el contrato de APP, manteniendo su equilibrio económico financiero y las condiciones de competencia del proceso de promoción, conforme a las condiciones y requisitos que establece el Reglamento.

10. Con relación a lo anterior, el artículo 134 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1362, aprobado por Decreto Supremo N° 240-2018-EF, prevé lo siguiente:

"Artículo 134. Modificaciones contractuales

134.1 Las partes pueden convenir en modificar el Contrato de APP, manteniendo el equilibrio económico financiero y las condiciones de competencia del Proceso de Promoción, procurando no alterar la asignación de riesgos y la naturaleza del proyecto.

134.2 En los procesos de modificación de Contratos de APP, la entidad pública titular del proyecto es responsable de sustentar el valor por dinero a favor del Estado, conforme lo establece el presente Reglamento, incluyendo la evaluación de las condiciones de competencia.

134.3 La evaluación de las condiciones de competencia se realiza sobre la base de la siguiente información:

1. Las condiciones de competencia del Proceso de Promoción previamente identificadas en el IEI que sustentó la VFC.
2. Las disposiciones establecidas en el Contrato.
3. Las hechas sobrevenientes a la adjudicación de la Buena Pro.
4. Las condiciones no imputables al Inversionista que afecten el desenvolvimiento del proyecto.

134.4 Durante el proceso de evaluación de modificaciones contractuales, es obligación de la entidad pública titular del proyecto, publicar en su portal institucional, las propuestas de modificaciones contractuales que se presenten durante su evaluación."

11. En tal sentido, corresponde al Concedente, en cumplimiento del artículo antes citado, ejercer su atribución de modificar el Contrato de Concesión, cumpliendo con los requisitos antes descritos.
12. Por su parte, la Sección XIX del Contrato de Concesión dispone lo siguiente:

"SECCIÓN XIX: MODIFICACIONES AL CONTRATO

Toda solicitud de enmienda, adición o modificación del presente Contrato por cualquiera de las Partes deberá ser presentada a la otra parte, con copia al REGULADOR. Con el debido sustento técnico y económico financiero. La parte resolverá dicha solicitud contando con la opinión técnica del REGULADOR. En la misma oportunidad deberá solicitarse la opinión del Ministerio de Economía y Finanzas en los asuntos de su competencia, lo cual comprende, entre otras, todo lo que de una u otra forma repercute en el gasto fiscal a cargo del Estado. La opinión del Ministerio de Economía y Finanzas se emitirá en un plazo no mayor de 30 (treinta) Días.

El acuerdo de modificación será obligatorio para las Partes solamente si consta por escrito y es firmado por los representantes debidamente autorizados de las Partes.

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

Las partes podrán modificar el presente Contrato de conformidad con el Artículo 33 del TUO.

Para efectos de lo establecido en los párrafos precedentes, debe tomarse en cuenta que la modificación de cualquiera de los términos establecidos en el presente Contrato requiere de la



opinión previa del REGULADOR, quien se pronunciará respecto al acuerdo al que hayan arribado las Partes.

De igual modo, las Partes podrán presentar una solicitud al REGULADOR destinada a la revisión del Contrato, por causas que a criterio de una de las Partes no se haya previsto a la Fecha de Suscripción del Contrato, tales como incremento del tráfico proyectado superior al previsto en el Proyecto Referencial que no permita el cumplimiento de los Niveles de Servicio de Movilidad y Accesibilidad. Para este caso, se requerirá informe previo del REGULADOR*.

13. Con respecto al plazo para la emisión de la opinión técnica del Regulador, el artículo 138.6 del Reglamento de la Ley de APP establece que la opinión de las entidades públicas competentes se emite en un plazo no mayor a diez (10) días hábiles, contados a partir del día siguiente de la recepción de la solicitud de opinión; destacando que en caso se requiera mayor información para la emisión de la opinión, el pedido de información se efectúa por una sola vez dentro de los tres (03) días hábiles siguientes a la recepción de la solicitud de opinión. En este supuesto, el cómputo del plazo se suspende y sólo se reinicia una vez recibida la información requerida.
14. En ese marco, considerando que mediante Oficio N° 5442-2018-MTC-25, con fecha 05 de diciembre de 2018, el Concedente remitió la información solicitada por OSITRAN, se reinicia el cómputo del plazo para la emisión de la opinión del Regulador, por lo cual este vence el 14 de diciembre próximo.

IV. La función de OSITRAN de emitir opinión técnica en casos de modificación de los Contratos de Concesión

15. De acuerdo con lo dispuesto en el inciso f) del numeral 7.1 del artículo 7° de la Ley N° 26917¹, Ley de Creación de OSITRAN, este Organismo Regulador tiene entre sus funciones principales, la de emitir opinión técnica sobre la renegociación o revisión de los Contratos de Concesión. En ese marco legal, el artículo 28° del Reglamento General de OSITRAN prevé que el Regulador deberá emitir opinión previa sobre la propuesta de modificación de los contratos de concesión; destacándose que, en este caso, la opinión técnica previa que emite OSITRAN a través de su Consejo Directivo, se realiza respecto del acuerdo al que hayan arribado las Partes, salvo que el respectivo Contrato de Concesión disponga procedimiento distinto.
16. Del mismo modo, el inciso 7 del artículo 7° del Reglamento de Organización y Funciones de OSITRAN, aprobado por Decreto Supremo N° 012-2015-PCM, establece que es función del Consejo Directivo el aprobar la opinión técnica previa a la celebración de contratos de concesión, su renovación, modificación del plazo de concesión, renegociación o revisión; así como declarar la improcedencia de las solicitudes de renegociación o revisión, conforme a la normativa de la materia.
17. Los "Lineamientos para la Interpretación y Emisión de Opiniones sobre Propuestas de Modificación y Reconversión de Contratos de Concesión", aprobados por el Regulador mediante Acuerdo N° 557-154-04-CD-OSITRAN de fecha 17 de noviembre de 2004, establecen los criterios a aplicar en caso se presenten solicitudes de interpretación, modificación y reconversión de los Contratos de Concesión. Específicamente, el numeral 6.2 prevé que en caso de los supuestos de modificación sustancial², la opinión del Regulador deberá contener un análisis de los efectos de

* Ley N° 26917.

¹ Artículo 7.- Funciones

7.1. Las principales funciones de OSITRAN son las siguientes:

(...)

f) Emitir opinión técnica sobre la procedencia de la renegociación o revisión de los contratos de concesión. En caso ésta sea procedente, elaborará un informe técnico correspondiente y lo trasladará al Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción.

(...)

Los citados Lineamientos señalan que una modificación es sustancial si la misma es generada por la ocurrencia de eventos que alteran significativamente la ecuación económica del Contrato. En tanto, una modificación es no sustancial cuando su objeto sea corregir errores materiales o situaciones no vinculadas a interpretaciones generales de contenidos del Contrato de Concesión, que no comprometen el equilibrio de la ecuación económico-financiera.

la modificación, sugiriendo los términos de esta, sobre la base del análisis del cumplimiento de las obligaciones de la Entidad Prestadora.

18. Finalmente, debe señalarse que la opinión técnica emitida por OSITRAN y contenida en el presente informe tiene carácter no vinculante, de conformidad con el artículo 138.3 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1362, concordante con el artículo 180.2 del TUO de la LPAG.

V. ANÁLISIS

19. Luego de revisar la solicitud de opinión remitida por el Concedente, el Contrato de Concesión y sus modificaciones; así como lo establecido en el marco legal vigente, a continuación, se presenta nuestro análisis, el cual consta de dos secciones:

- (i) Análisis de requisitos contractuales de la solicitud; y,
- (ii) Análisis del proyecto de Adenda.

V.1. Análisis de requisitos contractuales de la solicitud



20. La Sección XIX del Contrato de Concesión prevé que toda solicitud de enmienda, adición o modificación de este por cualquiera de las Partes deberá ser presentada a la otra Parte, con copia para el Regulador, con el debido sustento técnico y económico financiero. Asimismo, prevé que la solicitud deberá respetar la naturaleza de la Concesión, las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas y el equilibrio económico y financiero de las prestaciones a cargo de las Partes.



21. En ese orden de ideas, corresponde evaluar el cumplimiento de los referidos requisitos formales de la solicitud de modificación del Contrato de Concesión, teniendo en consideración también, el interés público y la causa fundada que origina su suscripción.
22. Del mismo modo, para admitir a trámite la solicitud, debe verificarse los requisitos de admisibilidad establecidos en la Resolución de Consejo Directivo N° 058-2006-CD-OSITRAN, según la cual la solicitud debe contener, entre otros, la propuesta de redacción de las estipulaciones contractuales materia de modificación, renegociación y reconversión del Contrato de Concesión.
23. Sobre el particular, debe señalarse que, desde el punto de vista formal, los requisitos antes mencionados se indican en el Informe N° 1907-2018-MTC/25, adjunto al Oficio N° 5336-2015-MTC/25; así como en el Informe N° 1979-2018-MTC/25, adjunto al Oficio N° 5442-2018-MTC/25, presentados al Regulador en fechas 27 de noviembre y 05 de diciembre de 2018, respectivamente.

V.1.1. Sustento Legal, Técnico y Económico-Financiero



24. Como quedó señalado líneas arriba, mediante el Informe N° 1907-2018-MTC/25, adjunto al Oficio N° 5336-2015-MTC/25; así como el Informe N° 1979-2018-MTC/25, adjunto al Oficio N° 5442-2018-MTC/25, presentados al Regulador en fechas 27 de noviembre y 05 de diciembre de 2018, respectivamente, el Concedente afirma que evalúa la propuesta de Adenda N° 4 al Contrato de Concesión, presentando el correspondiente sustento técnico, económico y financiero.
25. En atención a la documentación remitida por el Concedente, se ha dado cumplimiento al requisito de forma previsto en la normativa; sin que esta verificación formal represente conformidad alguna sobre el fondo del sustento remitido; por lo que, la evaluación técnica del contenido, suficiencia y pertinencia de este será realizada en las secciones siguientes.



4



V.1.2. Interés Público³ y Causa Fundada⁴

26. El Concedente refiere, en su Informe N° 1907-2018-MTC/25, "la aceptación parcial y la puesta en operación es, desde el punto de vista social, una necesidad para la población de la Región Puno por motivos de seguridad vial y mitigar el riesgo que se sigan produciendo accidentes de tránsito en la vía existente; así como la mejora de las condiciones de transitabilidad y conectividad entre las poblaciones de las localidades que enlaza. Por consiguiente, la aprobación de la Adenda y las modificaciones contractuales propuestas se constituyen también en medidas que buscan satisfacer el interés público".
27. De este modo, el Concedente estaría sosteniendo la existencia de una causa fundada e interés público para poder suscribir la Adenda materia de análisis; sin perjuicio de ello, acorde con lo anotado líneas arriba, la evaluación de fondo de las modificaciones propuestas se realizará en las siguientes secciones del presente Informe.
28. Igualmente, cabe destacar que en el referido Informe N° 1907-2018-2018-MTC/25, el Concedente aborda en su análisis: a) La naturaleza de la Concesión; b) Condiciones de competencia del proceso de promoción, c) Equilibrio económico financiero; d) Distribución de riesgos; y e) Generación de Valor por Dinero con el Proyecto de Adenda.

V.2. Análisis del proyecto de Adenda

V.2.1. Objeto del proyecto de Adenda

29. De acuerdo con la documentación remitida por el Concedente, la propuesta de Adenda N° 4 tiene por objeto modificar el numeral VII y el numeral 8.4 del Apéndice 1 del Contrato de Concesión, a efectos de incorporar un procedimiento de aceptación parcial de las obras ejecutadas de la Segunda Calzada de la Carretera Puno - Juliaca.

V.2.2. Análisis de las modificaciones propuestas

- a) **Sobre la reducción del monto de la Garantía de Fiel Cumplimiento de Obras - Numeral 2.1 del Apéndice 1 del Anexo XIV del Contrato de Concesión**
30. Las Partes plantean modificar el numeral 2.1 del Apéndice 1 del Anexo XIV del Contrato de Concesión en los siguientes términos:

CONTRATO ORIGINAL	PROYECTO DE ADENDA 4
II. PLAZO DE EJECUCIÓN DE LA OBRA 2.1 (...) <p>Como requisito previo al inicio de la Obra, el CONCESIONARIO deberá presentar una garantía de fiel cumplimiento de obras por el 10% de su Valor Referencial Total que se mantendrá vigente hasta 6 (seis) meses posteriores a la aceptación de las Obras de la Segunda calzada de la carretera Puno - Juliaca por parte del CONCEDENTE.</p>	II. PLAZO DE EJECUCIÓN DE LA OBRA 2.1 (...) <p>Como requisito previo al inicio de la Obra, el CONCESIONARIO deberá presentar una garantía de fiel cumplimiento de obras por el 10% de su Valor Referencial Total que se mantendrá vigente hasta 6 (seis) meses posteriores a la aceptación de las Obras de la Segunda calzada de la carretera Puno - Juliaca por parte del CONCEDENTE.</p> <p>En caso se produzca la aceptación parcial de las Obras y luego de 6 meses de efectuada, el CONCESIONARIO</p>

³ Se entiende por interés público al "(...) resultado de un conjunto de intereses individuales compartidos y coincidentes de un grupo mayoritario de individuos, que se asigna a toda la comunidad como consecuencia de esa mayoría, y que encuentra su origen en el querer axiológico de esos individuos, apareciendo con un contenido concreto y determinable, actual, eventual o potencial, personal y directo respecto de ellos, que pueden reconocer en él su propio querer y su propia valoración, prevaleciendo sobre los intereses individuales que se le opongan o lo afecten, a los que desplaza o sustituye, sin aniquilarlos". ESCOLA, Héctor Jorge. El Interés Público como fundamento del Derecho Administrativo. Depalma Ediciones. Buenos Aires, 1989. Pág. 249-250.

⁴ Se entiende por causa fundada a un evento previsto en el marco legal y contractual que habilite la modificación del Contrato de Concesión.

CONTRATO ORIGINAL	PROYECTO DE ADENDA 4
	podrá reducir la garantía de fiel cumplimiento de obras en forma proporcional al valor de las obras aceptadas que cuente con la conformidad del Regulador respecto del Informe que se indica en el numeral 7.1 del presente Apéndice. [...]"

31. De acuerdo al diseño contractual la garantía de fiel cumplimiento de construcción de obras tiene que estar vigente hasta 6 (seis) meses posteriores a la aceptación de la totalidad de las obras de la Segunda Calzada de la carretera Puno - Juliaca por parte del Concedente, no previendo el Contrato de Concesión reducción alguna del monto de dicha garantía en el periodo de ejecución de las obras e inclusive debe mantener su vigencia hasta los 6 meses posteriores a la aceptación de la totalidad de las obras.

32. Sobre el particular, es importante indicar en el sustento de modificación contractual presentada en el Informe N° 1907-2018-MTC/25, el Concedente señala que debido al aplazamiento de la ejecución de las obras de la segunda calzada, se ve por conveniente regular la reducción de la carta fianza, toda vez que el Concesionario estaría asumiendo un costo financiero por un periodo de ejecución mayor al pactado en la estructura de costos de gastos generales contemplado en el presupuesto referencial de la obra. Al respecto, el numeral 8.19 del mencionado informe señala de manera textual lo siguiente:

"8.19 Con respecto a la Garantía de Fiel Cumplimiento de la Obra, y a raíz del aplazamiento del plazo de la ejecución de las obras de la Segunda calzada, se ve por conveniente regular la reducción de la misma –bajo la conformidad del Regulador–, toda vez que el Concesionario estaría asumiendo un costo financiero por un periodo de ejecución mayor al pactado en la estructura de costos de los gastos generales contemplado en el presupuesto referencial de la obra".

33. Al respecto, de acuerdo al sustento presentado por el Concedente, se aprecia que con la modificación contractual se estaría buscando compensar al Concesionario por el aplazamiento de las obras, al ocasionarle un costo financiero. En relación a ello, si bien podría ser razonable la reducción del monto de la Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras debido a que el aplazamiento de la ejecución de las obras le genere un costo financiero al Concesionario y que ya no existiría riesgo constructivo luego de aceptado ciertos tramos de la Concesión, en caso se viabilice la suscripción de la presente adenda.

34. Sin perjuicio de lo anterior, no obstante el riesgo constructivo se estaría reduciendo, el riesgo de operación y mantenimiento se va incrementar, debido a que existirían mayores tramos (de segunda calzada) en operación y mantenimiento; por lo que, deberá regularse en la adenda el incremento del monto de la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión, el mismo que es concordante con los ajustes contractuales que se realizan al PAMO. Adicionalmente; el Concedente debe evaluar, entre otros, si el aplazamiento de la ejecución de las obras tiene una incidencia favorable a favor del Concesionario, a fin de mantener el equilibrio financiero entre las partes.

35. Asimismo, en relación con la Garantía de Fiel Cumplimiento de ejecución de obras, el Concedente en el numeral 8.20 del Informe N° 1907-2018-MTC/25 señala que el mecanismo para la reducción de la garantía se realizará contemplando únicamente los metrados del Estudio Definitivo de Ingeniería, mas no considera las variaciones de metrados los cuales han sido verificados por el Supervisor y aprobados por el Concedente; sin perjuicio de ello, dicho procedimiento y/o mecanismo no se encuentra establecido en el Proyecto de Adenda; por lo cual, en caso el Concedente firme la adenda en los términos establecidos en el Proyecto de Adenda este aspecto debe ser incluido en la misma, a fin que no se produzca inconvenientes en la aplicación y la ejecución del Contrato de Concesión, toda vez que las exigencias contractuales son requeridas siempre que se encuentren establecidos en el Contrato de Concesión.



9



36. Sin perjuicio de lo señalado, si bien el pedido de opinión es responsabilidad del MTC, se debe indicar que conforme se establece en el artículo 138.8 del citado Reglamento, cuando las modificaciones **traten sobre garantías del Contrato de Concesión**, el Concedente tiene la obligación de solicitar un informe previo a la Contraloría General de la República; por lo que, no es correcta la afirmación que señala el Concedente en el numeral 4.18 del Informe N° 1907-2018-MTC/25, dado que la adenda trata sobre la reducción de la garantía de fiel cumplimiento de obras. Dicho numeral, de manera textual señala lo siguiente:

"4.18 En este sentido, y aunque se hizo partícipe a la Contraloría General de la República del proceso de Evaluación Conjunta, el Concedente no considera que el contenido de la presente propuesta de modificación contractual amerita su opinión a la misma, al no aplicarse ninguno de los criterios establecidos en el numeral 138.8 del Reglamento de la Ley de APP".

37. Asimismo, toda vez que la presente modificación trata sobre la reducción de la Garantía de la Concesión, el Ministerio de Economía y Finanzas en el marco de sus competencias, deberá analizar dicha modificación, en concordancia con lo establecido en el artículo 138.4 del Reglamento del Decreto Legislativo 1262.



- b) **Permitir la aceptación parcial de las obras - Modificar los numerales 7.1 y 7.2 del Apéndice 1 del Anexo XIV del Contrato de Concesión**

38. Las Partes plantean modificar los numerales 7.1 y 7.2 del Apéndice 1 del Anexo XIV del Contrato de Concesión en los siguientes términos:

CONTRATO ORIGINAL	PROYECTO DE ADENDA 4
<p>7.1 Al término de las Obras, el CONCESIONARIO deberá presentar un Informe que contendrá entre otros, los metrados realmente ejecutados y los planos "as built" al REGULADOR para que este emita opinión acerca de la culminación de las obras de la Segunda calzada de la carretera Puno-Juliaca. El REGULADOR cuenta con un plazo de 10 (diez) Días para pronunciarse al respecto. En caso que el Regulador formulase observaciones a la ejecución de las Obras, el CONCESIONARIO deberá subsanarlas en un plazo no mayor de 30 (treinta) Días, a partir de recibida la notificación correspondiente del Regulador.</p> <p>"7.2 Una vez subsanadas las observaciones, o en el supuesto en que el informe del CONCESIONARIO señalado en la cláusula anterior no haya contemplado observaciones del REGULADOR, el CONCESIONARIO procederá a solicitar la aceptación de las obras de la Segunda calzada de la carretera Puno -Juliaca al CONCEDENTE. Este último tendrá un plazo de 20 (veinte) Días, a partir de recibida la solicitud, para comunicar la aceptación de las Obras de la Segunda calzada de la carretera Puno-Juliaca."</p>	<p>7.1 Al término de las Obras, el CONCESIONARIO deberá presentar un Informe que contendrá entre otros, los metrados realmente ejecutados y los planos "as built" al REGULADOR para que este emita opinión acerca de la culminación de las obras de la Segunda calzada de la carretera Puno-Juliaca. El REGULADOR cuenta con un plazo de 10 (diez) Días para pronunciarse al respecto. En caso que el Regulador formulase observaciones a la ejecución de las Obras, el CONCESIONARIO deberá subsanarlas en un plazo no mayor de 30 (treinta) Días, a partir de recibida la notificación correspondiente del Regulador.</p> <p>Alternativamente, el Concesionario podrá solicitar la aceptación parcial de la obra para tramos continuos ejecutados de al menos 8km de longitud. Para ello el CONCESIONARIO presentará un Informe que contendrá entre otros, los metrados realmente ejecutados, los planos "as built" y el valor de las obras a ser aceptadas en base al EDI aprobado, al REGULADOR para que este emita opinión acerca de la culminación de los tramos cuya aceptación ha sido solicitada. El REGULADOR cuenta con un plazo de 10 (diez) Días para pronunciarse al respecto. En caso que el Regulador formulase observaciones a la ejecución de las Obras, el CONCESIONARIO deberá subsanarlas en un plazo no mayor de 30 (treinta) Días, a partir de recibida la notificación correspondiente del REGULADOR.</p>



CONTRATO ORIGINAL	PROYECTO DE ADENDA 4
	<p>"7.2 Una vez subsanadas las observaciones, o en el supuesto en que el informe del CONCESIONARIO señalado en la cláusula anterior no haya contemplado observaciones del REGULADOR, el CONCESIONARIO procederá a solicitar la aceptación total o parcial de las obras de la Segunda calzada de la carretera Puno -Juliaca al CONCEDENTE. Este último tendrá un plazo de 20 (veinte) Días, a partir de recibida la solicitud, para comunicar la aceptación de las Obras de la Segunda calzada de la carretera Puno-Juliaca."</p>

39. De acuerdo al diseño actual del Contrato de Concesión, las obras de la Segunda Calzada Puno-Juliaca, recién podrían ser aceptadas una vez que se culminen la totalidad de las obras, sin regularse la aceptación parcial de las obras. Con la propuesta de modificación contractual, las obras podrían aceptarse de manera parcial siempre que se hayan ejecutado tramos continuos de al menos 8 km de longitud



40. Sobre el particular, es importante indicar en el sustento de modificación contractual presentada en el Informe N° 1907-2018-MTC/25, el Concedente señala que la misma debe realizarse con el fin de mejorar la seguridad vial y mitigar el riesgo que se sigan produciendo accidentes en la vía existente, así como la mejora de las condiciones de transitabilidad y conectividad. Al respecto, el numeral 8.8 del mencionado informe señala de manera textual lo siguiente:

"8.8 Como se ha indicado en el numeral V del presente informe, se ha sustentado la existencia de la necesidad de poner en operación los tramos de la obra ya ejecutados y terminados de forma inmediata. Dicha puesta en operación es, desde el punto de vista social, una necesidad para la población de la región Puno por motivos de seguridad vial y para mitigar el riesgo que se sigan produciendo accidentes de tránsito en la vía existente, así como la mejora de las condiciones de transitabilidad y conectividad entre las poblaciones de las localidades que enlaza".



41. Sobre el particular, la modificación propuesta se considera adecuada⁵, debido a que en la actualidad existen tramos de la carretera construidos y que no se encuentran en servicio, toda vez que los numerales 7.1 y 7.2 del Apéndice 1 del Anexo XIV del Contrato de Concesión, no permite la recepción parcial de las obras, por lo que, de no ponerse en operación los mismos se podrían generar deterioros en la infraestructura. Asimismo, se debe indicar que el permitir la aceptación parcial de las obras podría generar beneficio a los usuarios dado que este podría disponer de la infraestructura en el plazo más breve posible, siempre que se le garantice la seguridad y la calidad en el servicio señalado en el Contrato de Concesión.

42. Sin perjuicio de lo anterior, nos ratificamos en lo señalado en la Nota N° 00423-2018-GSF-OSITRAN, que con el fin de no afectar la seguridad de los usuarios, en caso el Concedente suscriba la presente modificación, se debe establecer en la adenda la obligación del Concesionario de ejecución de los empalmes de entrada y salida según un expediente técnico que cumpla con la normatividad vigente aprobado por el MTC y los requisitos técnicos de la vía principal, debido a que con ello se beneficiará a los usuarios y de esta forma no se pondrá en riesgo su seguridad. En caso no se cuente con estos elementos, no será factible la aceptación parcial y la correspondiente puesta en servicio.



43. Así también, se debe establecer en la Adenda que la infraestructura a aceptar parcialmente debe estar concluida totalmente, incluyendo los empalmes antes mencionados, de manera que los usuarios circulen por la vía con todas las condiciones de seguridad adecuadas.



⁵ Cabe señalar que en la Adenda N° 5 al Contrato de Concesión de la Red Vial N° 5 y la Adenda 7 a al Contrato de Concesión de la Red Vial 6, las Partes han regulado la ejecución de los empalmes.



44. Adicionalmente, se debe indicar que si bien el Concedente expresa en su Informe N° 1979-2018-MTC/25 que no es necesario incorporar la ejecución de empalmes provisionales en la adenda, porque los mismos bien pueden ser integrado como mayores metrados y ser incorporados en el Informe que el Concesionario presente al Regulador para la aceptación parcial; sin embargo, al no estar en forma explícita dicho aspecto en el Proyecto de Adenda no resultaría exigible al Concesionario la ejecución de los empalmes, **más aun si la propia adenda señala que la aceptación parcial se podrá realizar solo con la ejecución de 8 km continuos como mínimo como única condición.**
45. Por lo que, debemos señalar que a criterio del OSITRAN, es necesario que se incluya como parte de la adenda la afirmación del concedente que dichos empalmes **se harán mediante el mecanismo de VARIACION DE METRADOS**, debido a que **la obligación** de ejecutar los empalmes debe ser clara para las partes, sobre lo cual, se debe tener en cuenta que dichos empalmes deben cumplir la normatividad vigente, de tal manera de garantizar la seguridad de los usuarios^[1].
46. De otro lado, respecto a la operación de la unidad de peaje a la que hacen referencia en el numeral 9.5 del Informe N° 1907-2018-MTC/25, si bien se señala en dicho numeral que se va a implementar una nueva caseta de peaje provisional con una eficiente señalización y dispositivos que aseguren su operación y seguridad vial, cabe indicar que dicha implementación no se advierte expresamente en el proyecto de adenda, situación que resulta necesaria precisar, a fin de que se haga exigible dicha obligación.
47. En relación a ello, el Concedente en su Informe N° 1979-2018-MTC/25, se ratifica que a su criterio la instalación de dicho peaje en la segunda calzada no debería formar parte de la Adenda, sino más bien materia de supervisión en la oportunidad que el Concesionario presente el respectivo informe para la aceptación parcial de las obras. Sobre el particular, nos ratificamos que mientras dicha obligación no se encuentre expresamente incluido en el Proyecto de Adenda, no podría ser exigible contractualmente.
48. Sobre el particular, si bien consideramos que la implementación de la caseta de peaje resulta necesaria a efectos que la aceptación parcial de las obras no conlleve a una eventual evasión del peaje y afectación de la recaudación del peaje, **que afectaría el cofinanciamiento**, el Concedente y el Concesionario deben incluir en la Adenda las medidas y/o acciones correspondientes a fin de mitigar un posible riesgo social por la implementación del proyecto de la Adenda N° 4, al permitir que entre en operación obras de la Segunda Calzada de Puno - Juliaca de manera parcial y no por su totalidad como está previsto actualmente.
49. Sin perjuicio de lo anterior, dado que la presente modificación involucraría efectos sobre el cofinanciamiento, este tema debe ser analizado y evaluado por el Ministerio de Economía y Finanzas, por ser un aspecto de su competencia en marco de lo establecido en el artículo 138.4 del Reglamento del Decreto Legislativo 12.62.

c) **Pago (retribución) del Concedente al Concesionario por la explotación y mantenimiento (retribución) de las obras aceptadas - Modificar la Cláusula 8.4 del Apéndice 1 del Anexo XIV del Contrato de Concesión**

50. Las Partes plantean la Cláusula 8.4 del Apéndice 1 del Anexo XIV del Contrato de Concesión en los siguientes términos:

CONTRATO ORIGINAL	PROYECTO DE ADENDA 4
8.4 Explotación y Mantenimiento.- Una vez aceptadas las obras de la Segunda calzada de la carretera Puno - Juliaca, el CONCESIONARIO se encargará de su Mantenimiento y Explotación según los parámetros	8.4 Explotación y Mantenimiento.- Una vez producida la aceptación total o parcial de las obras de la Segunda calzada de la carretera Puno - Juliaca, el CONCESIONARIO se encargará del

[1] Sobre el particular el MTC, debe tener en cuenta que esta concesión presenta una de las más altas tasas de accidentabilidad del Perú

CONTRATO ORIGINAL	PROYECTO DE ADENDA 4
contemplados en el Contrato de Concesión y previo acuerdo con el CONCEDENTE respecto de la retribución. Para la determinación de la retribución se aplicará los criterios establecidos en la cláusula 6.31, de acuerdo al procedimiento previsto en la cláusula 6.41 en lo que corresponda. Adicionalmente, para la determinación del costo a que se refiere la presente cláusula, se incluirá los gastos de Mantenimiento en que deba incurrir el CONCESIONARIO para restituir los Niveles de Servicio frente a eventos que generen menos de 300 m3 de derrumbes.	Mantenimiento y Explotación de las obras aceptadas , según los parámetros contemplados en el Contrato de Concesión y previo acuerdo con el CONCEDENTE respecto de la retribución. Para la determinación de la retribución se aplicará los criterios establecidos en la cláusula 6.31, de acuerdo al procedimiento previsto en la cláusula 6.41 en lo que corresponda. Adicionalmente, para la determinación del costo a que se refiere la presente cláusula, se incluirá los gastos de Mantenimiento en que deba incurrir el CONCESIONARIO para restituir los Niveles de Servicio frente a eventos que generen menos de 300 m3 de derrumbes.

51. De acuerdo con la Adenda N° 3 al Contrato de Concesión, una vez aceptada la totalidad de las obras de la Segunda Calzada Puno - Juliaca, el Concesionario se encargará de su mantenimiento y explotación, bajo este esquema el Concedente efectuaría el pago al Concesionario por mantenimiento y explotación una vez aceptada la totalidad de las obras; sin embargo, con la propuesta de aceptación parcial de las obras el Concedente pactaría los desembolsos al Concesionario por concepto de mantenimiento antes de la fecha estipulada contractualmente.



52. Con el fin de sustentar dicha modificación, el Concedente en su informe N° 1907-2018-MTC/25 señala que dicha modificación es consecuencia de la aceptación parcial de las obras que se está regulando en el presente Proyecto de Adenda.



53. Asimismo, el Concedente respecto a la retribución por la explotación y mantenimiento de las obras aceptadas parcialmente, en su Informe N° 1979-2018-MTC/25 señala que de acuerdo al Banco de Proyectos para el primer año se requiere un pago de S/ 509,443.00 para los 48 km de que conforman la autopista Puno-Juliaca y para los 28 km que se aceptarían a través de suscripción de la presente Adenda se necesitaría (teóricamente) para el año 2019 un monto aproximado de S/ 320,000.00.

54. Asimismo, el Concedente señala que los pagos que va a realizar el 2019 corresponde a una categoría presupuestal de gasto corriente, estimando un monto de S/ 664,000.00.

55. Según lo anterior, la presente modificación involucraría el uso de recursos públicos por parte del Estado, por lo cual este tema debe ser analizado y evaluado por el Ministerio de Economía y Finanzas, por ser un aspecto de su competencia en marco de lo establecido en el artículo 138.4 del Reglamento del Decreto Legislativo 1362.

d) **Otras consideraciones**

d.1 Sobre la Póliza CAR.-



56. El Concedente en su Informe N° 1979-2018-MTC/25, señala que los kilómetros aceptados pasan de la etapa de construcción a la etapa de explotación, siendo el nuevo monto de la póliza CAR según la siguiente fórmula:

Monto de la póliza CAR = 100% Presupuesto Referencial - el valor de las obras aceptadas según el EDI

57. Sobre el particular, se debe indicar en principio que el literal b) de la cláusula 12.2 del Contrato de Concesión señala que la Póliza CAR debe cubrir el 100% del Valor de Reposición de las obras que son objeto de la presente concesión, por lo cual el procedimiento que señala el Concedente en el mencionado informe no concuerda con lo establecido en el Contrato de Concesión. Adicionalmente, se debe indicar que, si las partes decidieran incluir el procedimiento de



determinación del monto asegurar señalado en el mencionado informe, dicho aspecto debería ser incluido en la Adenda a fin de que su exigencia sea obligatoria en dichos términos.

VI. CONCLUSIONES

58. La solicitud de opinión técnica respecto de la propuesta de Adenda N° 4 al Contrato de Concesión para la Construcción, Conservación y Explotación del Tramo N° 5 del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur Perú - Brasil, cumple con los requisitos de admisibilidad previstos en el Contrato y la normatividad vigente.

a) Sobre la reducción del monto de la Garantía de Fiel cumplimiento de Construcción de las obras

59. Resulta razonable la reducción del monto de la Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras debido a que el aplazamiento de la ejecución de las obras le genere un costo financiero al Concesionario y que ya no existiría riesgo constructivo luego de aceptado ciertos tramos de la Concesión, en caso se viabilice la suscripción de la presente adenda.
60. No obstante el riesgo constructivo se estaría reduciendo, el riesgo de operación y mantenimiento se va incrementar, debido a que existirían mayores tramos (de segunda calzada) en operación y mantenimiento; por lo que, deberá regularse en la adenda el incremento del monto de la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión, el mismo que es concordante con los ajustes contractuales que se realizan al PAMO. Adicionalmente; el Concedente debe evaluar, entre otros, si el aplazamiento de la ejecución de las obras tiene una incidencia favorable a favor del Concesionario, a fin de mantener el equilibrio financiero entre las partes.
61. El Concedente en el numeral 8.20 del Informe N° 1907-2018-MTC/25 señala que el mecanismo para la reducción de la garantía se realizará contemplando únicamente los metrados del Estudio Definitivo de Ingeniería, mas no considera las variaciones de metrados los cuales han sido verificados por el Supervisor y aprobados por el Concedente; sin perjuicio de ello, dicho procedimiento y/o mecanismo no se encuentra establecido en el Proyecto de Adenda, por lo cual, en caso el Concedente suscriba la Adenda en los términos establecidos en el proyecto de adenda este aspecto debe ser incluido en la misma, a fin de no se produzca inconvenientes en la aplicación y la ejecución del Contrato de Concesión, toda vez que las exigencias contractuales son requeridas siempre que se encuentran establecidos en el Contrato de Concesión.
62. Sin perjuicio de lo señalado, debido que la modificación versa sobre las **garantías del Contrato de Concesión**, la modificación de este aspecto debe ser validado por el Ministerio de Economía y Finanzas y la Contraloría General.

b) Sobre la aceptación parcial de las obras

63. La modificación propuesta se considera adecuada, debido a que en la actualidad existen tramos de la carretera construidos y que no se encuentran en servicio, toda vez que los numerales 7.1 y 7.2 del Apéndice 1 del Anexo XIV del Contrato de Concesión, no permite la recepción parcial de las obras, por lo que, de no ponerse en operación los mismos se podrían generar deterioros en la infraestructura. Asimismo, se debe indicar que el permitir la aceptación parcial de las obras podría generar beneficio a los usuarios dado que este podría disponer de la infraestructura en el plazo más breve posible, siempre que se le garantice la seguridad y la calidad en el servicio señalado en el Contrato de Concesión.
64. Se debe establecer en la Adenda que los tramos a ser aceptados parcialmente deben estar concluidos totalmente, incluyendo la ejecución de empalmes los mismos que deben cumplir el expediente técnico y los requisitos exigidos para la vía principal, de manera que los usuarios circulen por la vía con todas las condiciones de seguridad adecuadas.



65. El Concedente expresa en su Informe N° 1979-2018-MTC/25 que no es necesario incorporar la ejecución de empalmes provisionales en la Adenda, porque los mismos pueden ser ejecutados como mayores metrados; sin embargo, al no estar en forma explícita dicho aspecto en el proyecto de adenda no resultaría exigible al Concesionario su ejecución, **más aún si el proyecto de adenda señala que la aceptación parcial se podrá realizar solo con la ejecución de 8 km continuos como mínimo como única condición.**
66. Se debe incluir en la Adenda que dichos empalmes deben cumplir la normatividad vigente, de tal manera de garantizar la seguridad de los usuarios

c) Sobre la caseta provisional del peaje al que se refiere el Informe N° 1907-2018-MTC/25

67. El numeral 9.5 del Informe N° 1907-2018-MTC/25 señala que se va a implementar una nueva caseta de peaje provisional con una eficiente señalización y dispositivos que aseguren su operación y seguridad vial; sin embargo, dicha implementación no se advierte expresamente en el Proyecto de Adenda, situación que resulta necesaria precisar, a fin de que se haga exigible dicha obligación.



68. Consideramos que la implementación de la caseta de peaje resulta necesaria a efectos que la aceptación parcial de las obras no conlleve a una eventual evasión del peaje y afectación de la recaudación del peaje, **que afectaría el cofinanciamiento**; sin embargo, el Concedente y el Concesionario deben incluir en la Adenda las medidas y/o acciones correspondientes a fin de mitigar un posible riesgo social por la implementación del Proyecto de Adenda N° 4, al permitir que entre en operación obras de la Segunda Calzada de Puno - Juliaca de manera parcial y no en su totalidad como está previsto actualmente.

69. Dado que la presente modificación involucraría efectos sobre el cofinanciamiento, este tema debe ser analizado y evaluado por el Ministerio de Economía y Finanzas, por ser un aspecto de su competencia en marco de lo establecido en el artículo 138.4 del Reglamento del Decreto Legislativo 1362.

d) Sobre el pago (retribución) del Concedente al Concesionario por la explotación y mantenimiento (retribución) de las obras aceptadas

70. Dado que la presente modificación involucraría el uso de recursos públicos por parte del Estado, por lo cual este tema debe ser analizado y evaluado por el Ministerio de Economía y Finanzas, por ser un aspecto de su competencia en marco de lo establecido en el artículo 138.4 del Reglamento del Decreto Legislativo 1362.



e) Otras consideraciones

71. El procedimiento señalado para determinar el monto a asegurar en la póliza CAR señalado en el Informe N° 1979-2018-MTC/25 no concuerda con lo establecido en el literal b) de la cláusula 12.2 del Contrato de Concesión. Adicionalmente, se debe indicar que, si las partes decidieran incluir el procedimiento de determinación del monto asegurado señalado en el mencionado informe, dicho aspecto debería ser incluido en la adenda a fin de que su exigencia sea obligatoria en dichos términos.

VII. RECOMENDACIÓN

72. En virtud de lo expuesto, se recomienda al Consejo Directivo aprobar el presente Informe, el cual contiene la opinión técnica requerida respecto de la propuesta de Adenda N° 4 al Contrato de Concesión para la Construcción, Conservación y Explotación del Tramo N° 5 del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur Perú - Brasil.



Atentamente,

JORGE ARTOLA GRADOS
Gerente de Asesoría Jurídica (e)

FREDY SAN ROMÁN LUNA
Gerente de Supervisión y Fiscalización (e)

Reg. Sal. 46410-2018

**OSITRAN
GERENCIA GENERAL**

PROVEIDO N°: 910-2018-66
PARA :SCD
ACCIONES A SEGUIR :SE REMITE INFORME TÉCNICO PARA SU INCLUSIÓN EN AGENDA DEL CONSEJO DIRECTIVO
FECHA : 10 DIC. 2018