



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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



"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

Firmado por:
ZAMBRANO
COPELLO Rosa
Verónica FAU
20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 22/07/2024
18:53:20 -0500

Oficio N° 0387-2024-PD-OSITRAN

Lima, 22 de julio de 2024

Señora

GABRIELA BEATRIZ LARA RUIZ

Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

Jr. Zorritos N° 1203, Breña

Presente. -

Asunto : Opinión sobre el Proyecto de Adenda N° 4 al Contrato de Concesión del Proyecto Línea 2 y Ramal Av. Faucett – Av. Gambetta de la Red Básica del Metro de Lima y Callao.

Referencia : Oficio N°2649-2024-MTC/19 recibido el 12.07.2024

De mi consideración.

Tengo el agrado de dirigirme a usted con relación a la solicitud de opinión del Proyecto de Adenda N° 4 al Contrato de Concesión del Proyecto Línea 2 y Ramal Av. Faucett – Av. Gambetta de la Red Básica del Metro de Lima y Callao (en adelante, Contrato de Concesión), realizada por su despacho en el marco de lo establecido en el artículo 3 del Decreto de Urgencia N°009-2024, que aprueba medidas extraordinarias en materia económica y financiera para dinamizar e impulsar la ejecución de proyectos de inversión en transportes.

Al respecto, se estima pertinente hacer de su conocimiento que a la fecha¹ este Organismo Regulador no cuenta con el *quorum* requerido para llevarse a cabo las sesiones de Consejo Directivo conforme con lo señalado en el artículo 6° del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán².

En ese sentido, según lo establecido en el literal b) del artículo 3° del Decreto de Urgencia N° 009-2024³, en caso de que transcurra el plazo máximo de diez (10) días hábiles,

¹ A propósito de la renuncia presentada por uno de los miembros del Consejo Directivo del Ositrán, la cual se hizo efectiva el 22 de octubre de 2023.

² Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán, aprobado mediante Decreto Supremo N° 012-2015-PCM:

"Artículo 6.- Del Consejo Directivo

(...)

El quórum de asistencia a las sesiones es de tres (3) miembros, siendo necesaria la asistencia del Presidente o del Vicepresidente para sesionar válidamente. Los acuerdos se adoptan por mayoría de los miembros asistentes. El Presidente tiene voto dirimente".

³ *"Artículo 3.- Reglas especiales para la ejecución del Paso en Lleno de la tuneladora -TBM en la Estación E-13: Estación Central del Proyecto Línea 2.*

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico firmado digitalmente y archivado por el Ositrán, aplicando lo dispuesto por el art. 25 del D.S. N° 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. N° 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través del Portal de Consulta de Documentos del Ositrán cuya dirección web es la siguiente: <https://servicios.ositrán.gob.pe:8443/SGDEntidades>. Para acceder al Portal de Consulta Documentos del Ositrán, utilizar el Número de Trámite-NT (usuario) y la contraseña (es la clave del QR)

Visado por: CHOCANO PORTILLO Javier
Eugenio Manuel Jose FAU 20420248645
hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 22/07/2024 18:47:02 -0500

Visado por: JARAMILLO TARAZONA
Francisco FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 22/07/2024 18:37:41 -0500

Visado por: MEJIA CORNEJO Juan
Carlos FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 22/07/2024 18:24:13 -0500

Visado por: QUELJA DE LA SOTTA
Sandra Fiorella FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 22/07/2024 18:15:54 -0500



BICENTENARIO
PERÚ
2024

**PERÚ**Presidencia
del Consejo de MinistrosOrganismo Supervisor de la
Inversión en Infraestructura
de Transporte de Uso Público

contados desde la recepción de su solicitud, y el Ositrán no emita su opinión no vinculante, esta será entendida como favorable.

Cabe precisar que en el presente caso no se ha identificado una situación de emergencia que justifique que esta Presidencia Ejecutiva proceda a emitir la opinión técnica del Ositrán de manera excepcional⁴. Ello, debido a que como consecuencia del análisis realizado en virtud del Informe Conjunto N°109-2024-IC-OSITRAN (GRE-GSF-GAJ) de fecha 21 de julio de 2024, emitido por las Gerencias de Regulación y Estudios Económicos, de Supervisión y Fiscalización y de Asesoría Jurídica, el cual se adjunta a la presente comunicación para su conocimiento, este despacho verifica que no se han realizado observaciones que ameriten cuestionamientos al objeto del Proyecto de Adenda N° 4 al Contrato de Concesión⁵.

Sin otro particular, hago propicia oportunidad para expresarle los sentimientos de mi consideración.

Atentamente,

Firmado por
VERÓNICA ZAMBRANO COPELLO
Presidente del Consejo Directivo
Presidencia Ejecutiva

Visado por
JUAN CARLOS MEJIA CORNEJO
Gerente General
Gerencia General

Autorizar de manera excepcional al Ministerio de Transportes y Comunicaciones a acordar con el Concesionario, una modificación contractual al Contrato de Concesión para el diseño, financiamiento, construcción, equipamiento electromecánico, equipamiento de sistema y provisión de material rodante, operación y mantenimiento del Proyecto "Línea 2 y Ramal Av. Faucett - Av. Gambetta de la Red Básica del Metro de Lima y Callao"; con la finalidad de permitir e implementar el paso en lleno de la Tuneladora - TBM-1 en la Estación E-13: "Estación Central", de manera previa a su construcción:

Para ello se siguen de manera exclusiva las siguientes reglas especiales

(...)

b. Para acordar la referida modificación contractual, se requerirá únicamente la opinión técnica, previa y no vinculante, del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN), en el marco de sus competencias, la que se emitirá en un plazo no mayor de diez (10) días hábiles de recibida la propuesta de modificación contractual visada por las Partes. En caso de que OSITRAN no se pronuncie en el plazo señalado, se entenderá que su opinión es favorable.

(...)"

⁴ Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán, aprobado mediante Decreto Supremo N° 012-2015-PCM:

"Artículo 9.- Funciones de la Presidencia Ejecutiva

Son funciones de la Presidencia Ejecutiva, las siguientes:

(...)

10. Adoptar medidas de emergencia sobre asuntos que corresponda conocer al Consejo Directivo, dando cuenta sobre dichas medidas en la sesión siguiente del Consejo Directivo;"

⁵ Al respecto, el Proyecto de Adenda N° 5 al Contrato de Concesión tiene por objeto incorporar las modificaciones necesarias para la ejecución del Paso en Lleno de la tuneladora -TBM en la Estación E-13: Estación Central del Contrato de Concesión del Proyecto Línea 2 y Ramal Av. Faucett – Av. Gambetta de la Red Básica del Metro de Lima y Callao.

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico firmado digitalmente y archivado por el Ositrán, aplicando lo dispuesto por el art. 25 del D.S. N° 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. N° 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través del Portal de Consulta de Documentos del Ositrán cuya dirección web es la siguiente: <https://servicios.ositrان.gob.pe:8443/SGDEntidades>. Para acceder al Portal de Consulta Documentos del Ositrán, utilizar el Número de Trámite-NT (usuario) y la contraseña (es la clave del QR)





PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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



Visado por

SANDRA QUEIJA DE LA SOTTA

Gerente de Regulación y Estudios Económicos (e)

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Visado por

FRANCISCO JARAMILLO TARAZONA

Gerente de Supervisión y Fiscalización

Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Visado por

JAVIER CHOCANO PORTILLO

Jefe de la Gerencia de Asesoría Jurídica

Gerencia de Asesoría Jurídica

Se adjunta lo siguiente:

— **Informe Conjunto N° 109-2024-IC-OSITRAN (GRE-GSF-GAJ).**

NT. 2024091704

Documento electrónico firmado digitalmente en el marco de la Ley N°27269, Ley de Firmas y Certificados Digitales, su Reglamento y modificatorias. La integridad del documento y la autoría de la(s) firma(s) pueden ser verificadas en: <https://apps.firmaperu.gob.pe/web/validador.xhtml>

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico firmado digitalmente y archivado por el Ositrán, aplicando lo dispuesto por el art. 25 del D.S. N° 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. N° 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través del Portal de Consulta de Documentos del Ositrán cuya dirección web es la siguiente: <https://servicios.ositran.gob.pe:8443/SGDEntidades>. Para acceder al Portal de Consulta Documentos del Ositrán, utilizar el Número de Trámite-NT (usuario) y la contraseña (es la clave del QR)



**Informe Conjunto N° 109-2024-IC-OSITRAN
(GRE-GSF-GAJ)**

Firmado por:
JARAMILLO
TARAZONA
Francisco FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 21/07/2024
19:55:26 -0500

Firmado por:
SANCHEZ
JAVIER EUGENIO
JAVIER EUGENIO
20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 21/07/2024
20:20:05 -0500

Firmado por:
QUESADA ORE
Luis Ricardo FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 21/07/2024
21:58:36 -0500

Para : **Juan Carlos Mejía Cornejo**
Gerente General

Asunto : Opinión sobre el Proyecto de Adenda N° 4 al Contrato de Concesión del Proyecto Línea 2 y Ramal Av. Faucett – Av. Gambetta de la Red Básica del Metro de Lima y Callao

Artículo 3 del Decreto de Urgencia N° 009-2024 y Sección XVIII del Contrato de Concesión

Referencia : Oficio N° 2649-2024-MTC/19, recibido el 12.07.2024

Fecha : 21 de julio de 2024

I. OBJETO

1. Emitir la opinión técnica solicitada por la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones a través del documento de la referencia, respecto del Proyecto de Adenda N° 4 al Contrato de Concesión del Proyecto “Línea 2 y Ramal Av. Faucett – Av. Gambetta de la Red Básica del Metro de Lima y Callao” (en adelante, el Proyecto de Adenda).

II. ANTECEDENTES

2. Con fecha 28 de abril de 2014, el Estado Peruano, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, el Concedente o MTC) y la Sociedad Concesionaria Metro de Lima Línea 2 S.A. (en adelante, el Concesionario), suscribieron el Contrato de Concesión del Proyecto “Línea 2 y Ramal Av. Faucett – Av. Gambetta de la Red Básica del Metro de Lima y Callao” (en adelante, el Contrato de Concesión).
3. Con fecha 26 de diciembre de 2014, el Concedente y el Concesionario (en conjunto, las Partes) suscribieron la Adenda N° 1 al Contrato de Concesión, a través de la cual se modificaron diversas cláusulas del Contrato de Concesión por aspectos operativos, corrección de errores materiales y a solicitud de los acreedores permitidos vinculados al cierre financiero.
4. Con fecha 13 de diciembre de 2018, las Partes suscribieron la Adenda N° 2 al Contrato de Concesión, mediante la cual se incorporaron nuevas definiciones y se actualizaron los cronogramas de entrega de áreas de la concesión, de aprobación de EDIs y de ejecución del proyecto.
5. Con fecha 25 de marzo de 2024, las Partes suscribieron la Adenda N° 3 al Contrato de Concesión, en virtud de la cual se reemplazó la tasa London Interbank Offered Rate (LIBOR) por la tasa Term Secured Overnight Financing Rate (SOFR) y, en consecuencia, se modificaron las disposiciones del Contrato de Concesión correspondientes.
6. Mediante el Oficio N° 4128-2023-MTC/19, recibido el 05 de diciembre de 2023, la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes (en adelante, DGPPT) del MTC, convocó al Ositrán a una primera reunión de evaluación conjunta para el día 11 de diciembre de 2023 con la finalidad de exponer los avances de la negociación del Proyecto de Adenda.

Visado por: VASQUEZ PAZ Luis
Alberto FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 22/07/2024 07:52:54 -0500

Visado por: ALVAREZ HUAMAN Junior
Miguel FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 21/07/2024 21:27:50 -0500

Visado por: SOTOMAYOR TEVES
Cesar Augusto FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 21/07/2024 20:34:05 -0500

Visado por: SANCHEZ BARRUETA
Elvis Luli FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 21/07/2024 20:24:11 -0500

Visado por: GONZALEZ BEDOYA
Miguel Julio FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 21/07/2024 20:14:17 -0500

Visado por: JIMENEZ CERRON
Tito Fernando FIR 10790733 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 21/07/2024 20:08:04 -0500

Visado por: POLANCO NORIEGA
Emmanuel Antonio FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 21/07/2024 20:03:10 -0500

Visado por: HUANCUI VALCARCEL
Patricia Fatima FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 21/07/2024 19:59:18 -0500

Visado por: OCHOA CARBAJO Yessica
Guadalupe FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 21/07/2024 19:51:43 -0500

7. El 11 de diciembre de 2023 se llevó a cabo, de manera virtual a través de la plataforma *Google Meet*, la primera reunión de evaluación conjunta en la cual participaron representantes del Ositrán, de la Contraloría General de la República (en adelante, CGR) y del Ministerio de Economía y Finanzas (en adelante, el MEF).
8. Mediante el Oficio Múltiple N° 0012-2024-MTC/19, recibido el 12 de febrero de 2024, la DGPPT del MTC, convocó a la segunda reunión de evaluación conjunta, la cual se llevó a cabo el 14 de febrero de 2024.
9. Con fecha 19 de mayo de 2024, se publicó en el Diario Oficial “El Peruano” el Decreto de Urgencia N° 009-2024 (en adelante, DU 009-2024), que aprueba medidas extraordinarias en materia económica y financiera para dinamizar e impulsar la ejecución de proyectos de inversión en transportes.
10. Mediante el Oficio Múltiple N° 0075-2024-MTC/19, recibido el 6 de junio de 2024, la DGPPT del MTC comunicó al Organismo Regulador, al MEF y a la CGR, que con fecha 20 de mayo de 2024 se daba por finalizada la evaluación conjunta del Proyecto de Adenda N° 4 al Contrato de Concesión¹, señalando que el referido Proyecto de Adenda se encontraba publicado en su página institucional, para lo cual adjuntó el respectivo enlace de acceso.
11. Mediante el Oficio N° 2649-2024-MTC/19, recibido el 12 de julio de 2024, la DGPPT del MTC remitió el Proyecto de Adenda N° 4 al Contrato de Concesión (en adelante, el Proyecto de Adenda), adjuntando el Informe N° 2049-2024-MTC/19.02 como sustento, solicitando a este Organismo Regulador emitir su opinión técnica, en el marco de lo establecido en la cláusula 18.5 del citado Contrato de Concesión y el literal b) del artículo 3 del Decreto de Urgencia N° 009-2024.

III. MARCO CONTRACTUAL Y LEGAL APLICABLE

III.1. Sobre la modificación del Contrato de Concesión

12. Con relación a la modificación del Contrato de Concesión, es preciso considerar como punto de partida lo establecido en su Sección XVIII, la cual contiene las disposiciones relacionadas con las condiciones que las Partes deben observar en caso decidan modificarlo:

“SECCIÓN XVIII: MODIFICACIONES AL CONTRATO

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

18.2 *En consideración a lo dispuesto en el párrafo precedente las Partes expresamente convienen que el CONCEDENTE podrá negociar y acordar con el CONCESIONARIO modificaciones al Contrato, siempre que ello sea necesario y esté debidamente sustentado, entre otros, para:*

a) *Que el CONCESIONARIO pueda obtener el Endeudamiento Garantizado Permitido;*

b) *Que esté relacionado con la naturaleza de la garantía que se otorgue a los Acreedores Permitidos, [y de] acuerdo a lo previsto en la Cláusula 11.6;*

¹ Sobre la base de lo establecido en el artículo 136 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1362, Decreto Legislativo que regula la Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos, aprobado con el Decreto Supremo N° 240-2018-EF.

c) Adecuar el Contrato a cambios tecnológicos o nuevas circunstancias que se produzcan durante la vigencia de la Concesión o sus prórrogas y que las Partes no puedan razonablemente conocer o prever en la Fecha de Cierre;

d) Restablecer el equilibrio económico - financiero, de acuerdo con lo previsto en Sección IX.

18.3 Sin perjuicio de lo dispuesto en la presente Sección, es de aplicación al presente Contrato lo dispuesto en el Artículo 9° del 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, y sus modificatorias.

18.4 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, y con la conformidad de los Acreedores Permitidos, según lo establezcan los actos y contratos de Endeudamiento Garantizado Permitido, en el caso de ser aplicable.

18.5 El CONCEDENTE resolverá la solicitud de enmienda, adición o modificación, contando con la opinión técnica del Regulador, quien se pronunciará respecto a la propuesta de acuerdo al que lleguen las Partes.

De igual modo, las Partes podrán presentar una solicitud destinada a la revisión del Contrato, por causas que a criterio de una de las Partes no se haya previsto a la Fecha de Cierre para lo cual se aplicará el procedimiento antes descrito, en concordancia al Decreto Legislativo N° 1012 y su Reglamento, el TUO y su Reglamento”.

(Subrayado agregado.)

13. Como es posible advertir, de acuerdo con el texto contractual, las Partes pueden modificar el Contrato de Concesión conforme con el artículo 33 del TUO², esto es, el Texto Único Ordenado de las Normas con rango de ley que regulan la entrega en Concesión al sector privado de las Obras Públicas de Infraestructura y de Servicios Públicos, aprobado por el Decreto Supremo N° 059-96-PCM. Asimismo, es de aplicación al Contrato de Concesión lo dispuesto en el artículo 9 del Decreto Supremo N° 146-2008-EF, Reglamento del Decreto Legislativo N° 1012.
14. Sin embargo, se debe tener en cuenta que el Decreto Legislativo N° 1012³ y el Decreto Supremo N° 059-96-PCM⁴ fueron derogados por la Única Disposición Complementaria Derogatoria del Decreto Legislativo N° 1224⁵. A su vez, mediante la Disposición Complementaria Derogatoria Única del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224, aprobado con el Decreto Supremo N° 410-2015-EF, se derogó, entre otros dispositivos normativos, el Decreto Supremo N° 060-96-PCM que aprueba el “Reglamento del TUO”.
15. Posteriormente, a través de la Única Disposición Complementaria Derogatoria del Decreto Legislativo N° 1362 (en adelante, D.Leg. 1362) se derogó el Decreto Legislativo N° 1224, y mediante el Decreto Supremo N° 240-2018-EF, publicado el 30 de octubre de

² De acuerdo con la definición de “TUO” contenida en la Sección I: Antecedentes y Definiciones del Contrato de Concesión.

³ 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.

⁴ Se derogó el Texto Único Ordenado de las normas con rango de Ley que regulan la entrega en concesión al sector privado de las obras públicas de infraestructura y de servicios públicos, excepto el primer y segundo párrafos del artículo 19 y el artículo 22.

⁵ Decreto Legislativo del Marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos

2018, se aprobó el Reglamento del D.Leg 1362⁶. Finalmente, con el Decreto Supremo N° 195-2023-EF, publicado el 11 de setiembre de 2023, se aprobó el Texto Único Ordenado del D.Leg. 1362⁷ (en adelante, TUO del D.Leg. 1362).

16. En ese sentido, de manera general, la normativa vigente aplicable al Contrato de Concesión en materia de modificación contractual es el TUO del D.Leg. 1362 y su Reglamento, sin perjuicio de lo establecido en la Sección XVIII del referido título contractual.
17. De otro lado, con el objeto de establecer medidas extraordinarias y urgentes en materia económica y financiera que permitan destrabar la ejecución de los proyectos de inversión en transportes, la Presidencia de la República, en ejercicio de la facultad conferida por el numeral 19) del artículo 118 de la Constitución Política del Perú, dictó el Decreto de Urgencia N° 009-2024 (en adelante, DU 009-2024), publicado en el Diario Oficial “El Peruano” el 19 de mayo de 2024.
18. Así, el artículo 3 del DU 009-2022 autorizó de manera excepcional al MTC a acordar con el Concesionario la modificación del Contrato de Concesión con la finalidad de permitir e implementar el paso en lleno de la Tuneladora – TBM-1 en la Estación E-13: “Estación Central”, de manera previa a su construcción. Para tal efecto, la norma estableció seguir de manera exclusiva las siguientes reglas especiales⁸:

Decreto de Urgencia N° 009-2024

“Artículo 3.- Reglas especiales para la ejecución del Paso en Lleno de la tuneladora - TBM en la Estación E-13: Estación Central del Proyecto Línea 2.

Autorizar de manera excepcional al Ministerio de Transportes y Comunicaciones a acordar con el Concesionario, una modificación contractual al Contrato de Concesión para el diseño, financiamiento, construcción, equipamiento electromecánico, equipamiento de sistema y provisión de material rodante, operación y mantenimiento del Proyecto “Línea 2 y Ramal Av. Faucett - Av. Gambetta de la Red Básica del Metro de Lima y Callao”; con la finalidad de permitir e implementar el paso en lleno de la Tuneladora - TBM-1 en la Estación E-13: “Estación Central”, de manera previa a su construcción:

Para ello se siguen de manera exclusiva las siguientes reglas especiales:

- a. *De manera previa a la modificación contractual, el Concedente evalúa y sustenta el impacto sobre los parámetros económicos financieros, a fin de asegurar que la medida mantiene el equilibrio económico financiero del Contrato de Concesión; así como, sustentar y asegurar la no afectación a las condiciones de competencia del mencionado proceso de Promoción de la Inversión Privada, procurando no alterar la asignación de riesgos y la naturaleza del proyecto.*
- b. **Para acordar la referida modificación contractual, se requerirá únicamente la opinión técnica, previa y no vinculante, del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN), en el marco de sus competencias, la que se emitirá en un plazo no mayor de diez (10) días hábiles de recibida la propuesta de modificación contractual visada por las Partes. En caso de que**

⁶ El cual fue modificado por la Primera Disposición Complementaria Modificatoria del Decreto Supremo N° 211-2022-EF, publicado el 14 de setiembre de 2022.

⁷ TUO que compila el D.Leg. 1362 y sus modificatorias realizadas mediante: i) el Decreto Legislativo N° 1543, Decreto Legislativo que dicta medidas para mejorar la gestión de proyectos y los procesos de promoción de la inversión privada, publicado el 26 de marzo de 2022, y ii) el Decreto Legislativo N° 1550, Decreto Legislativo que modifica el Decreto Legislativo N° 1362, publicado el 24 de abril de 2023.

⁸ En un escenario regular de aplicación del D.Leg 1362 y su Reglamento, se debería seguir el procedimiento de modificaciones contractuales, el cual presenta las siguientes tres etapas claramente diferenciadas: (i) Evaluación conjunta, (ii) a Evaluación y sustento a cargo de la entidad pública titular del proyecto, y (iii) Solicitud de opiniones e informes previos.

OSITRAN no se pronuncie en el plazo señalado, se entenderá que su opinión es favorable.

El OSITRAN podrá requerir mayor información dentro de los tres (3) días hábiles de recibida la comunicación del concedente, solicitando la opinión a la que hace referencia el párrafo precedente. El concedente deberá remitir la información solicitada en un plazo de tres (3) días hábiles. En este caso, el plazo indicado en el párrafo precedente se suspende hasta que el concedente cumpla con remitir la información requerida, reiniciándose el cómputo del plazo.

El OSITRAN realiza las labores de supervisión, conforme a sus competencias.

- c. *La modificación contractual que suscriban las Partes deben contemplar los aspectos técnicos y económicos que permitan alcanzar la finalidad señalada en el presente artículo.*
- d. *La referida modificación contractual no podrá incluir ni reconocer el pago de ninguna compensación o indemnización en favor del Concesionario derivadas del acuerdo suscrito en el marco del presente artículo”.*

(Énfasis y subrayado agregados.)

19. De acuerdo con las citadas reglas especiales, para viabilizar la modificación del Contrato de Concesión, previa evaluación y sustentación del Concedente, se requiere únicamente la opinión técnica previa y no vinculante del Ositrán, la cual deberá **emitirse en el marco de su competencia** considerando los siguientes aspectos:
 - (i) La opinión técnica del Ositrán debe ser emitida en un plazo no mayor a diez (10) días hábiles de recibida la propuesta de modificación contractual.
 - (ii) El Ositrán puede requerir mayor información al Concedente dentro de los tres (3) días hábiles de recibida la solicitud de opinión; esta información adicional debe ser remitida por el Concedente en un plazo de tres (3) días hábiles.
 - (iii) En caso de que el Ositrán requiera mayor información, el plazo para la emisión de su opinión técnica se suspende hasta que el Concedente remita la información solicitada.
 - (iv) Finalmente, si el Ositrán no emite su opinión técnica dentro del plazo establecido, esta se entenderá como favorable.
20. En atención a lo expuesto, para el presente caso, la propuesta de modificación al Contrato de Concesión que se pretende realizar deberá observar lo dispuesto en la Sección XVIII del Contrato de Concesión (cláusulas 18.1 a 18.5) y las reglas especiales del DU 009-2024.
21. Siendo así, considerando que mediante el Oficio N° 2649-2024-MTC/19, notificado al Ositrán el 12 de julio de 2024, el Concedente solicitó la opinión técnica previa no vinculante al Proyecto de Adenda, el plazo para que el Organismo Regulador cumpla con emitirla vence el 31 de julio de 2024⁹.

III.2. Sobre la función asignada a Ositrán en materia de modificación contractual

⁹ Cabe indicar que el martes 23 de julio de 2024 es día feriado de acuerdo con la Primera Disposición Complementaria Modificatoria de la Ley N° 31822. Asimismo, mediante el artículo 1° del Decreto Supremo N° 011-2024-PCM, se declaró el viernes 26 de julio de 2024 como día no laborable compensable para los trabajadores del sector público. Por último, el lunes 29 de julio de 2024 es día feriado correspondiente a “Fiestas Patrias”, de acuerdo con el artículo 6° del Decreto Legislativo N° 713.

22. De acuerdo con lo establecido en el artículo 3 de la Ley N° 26917¹⁰, Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público (en adelante, la Ley de Creación del Ositrán), en el ejercicio de sus funciones, este Organismo Regulador debe cautelar en forma imparcial y objetiva los intereses de los usuarios, los inversionistas y el Estado.
23. En lo que respecta a las modificaciones de los contratos de concesión, el literal f) del numeral 7.1 del artículo 7 de la referida Ley, concordante con el artículo 28 del Reglamento General del Ositrán¹¹, establece que el Consejo Directivo debe emitir opiniones técnicas previas sobre la procedencia de los acuerdos sobre la modificación de los contratos de concesión al que hayan llegado las Partes; opinión que debe ser trasladada al MTC, conforme se muestra a continuación:

“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.

(...)”

(Subrayado agregado.)

24. Asimismo, el numeral 9 del artículo 7 del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán (en adelante, ROF)¹² establece que es función del Consejo Directivo, 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, tal y como se observa a continuación:

“Artículo 7.- Funciones del Consejo Directivo

Son funciones del Consejo Directivo, las siguientes:

(...)

9. Aprobar la opinión técnica previa a la celebración de contratos de concesión, su renovación, modificación del plazo de la concesión, renegociación o revisión; así como declarar la improcedencia de las solicitudes de renegociación o revisión, conforme a la normativa de la materia;

¹⁰ Ley N° 26917:

“Artículo 3.- Misión de OSITRAN

3.1. La misión de OSITRAN es regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras, así como, el cumplimiento de los contratos de concesión, cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios; en el marco de las políticas y normas que dicta el Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción, a fin de garantizar la eficiencia en la explotación de la infraestructura bajo su ámbito.

3.2. Para este efecto, entiéndase como:

a) Entidades Prestadoras a aquellas empresas o grupo de empresas, públicas o privadas que realizan actividades de explotación de infraestructura de transporte de uso público; y,

b) Infraestructura nacional de transporte de uso público a la infraestructura aeroportuaria, portuaria, férrea, red vial nacional y regional y otras infraestructuras públicas de transporte.”

¹¹ Aprobado por el Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias, cuyo artículo 28° dispone lo siguiente:

“Artículo 28.- Opinión técnica previa y supervisión de los contratos

A fin de guardar concordancia entre las funciones sujetas a su competencia y la de supervisar los contratos de concesión correspondientes, el OSITRAN, a través del Consejo Directivo, debe emitir opinión previa sobre materias referidas a:

(...)

3. La propuesta de modificación de los Contratos de Concesión. En este caso la opinión técnica previa es emitida por el OSITRAN respecto del acuerdo al que hayan arribado las partes, salvo que el respectivo contrato de concesión disponga procedimiento distinto.

(...)”.

¹² Aprobado mediante el Decreto Supremo N° 012-2015-PCM.

(...)"

25. Como puede advertirse, el marco legal vigente de cumplimiento obligatorio para las Entidades Prestadoras, entre las que se encuentra el Concesionario, establece que corresponde a este Organismo Regulador emitir opinión técnica en el caso de modificación del Contrato de Concesión.
26. De otro lado, los "Lineamientos para la Interpretación y Emisión de Opiniones sobre Propuestas de Modificación y Reconversión de Contratos de Concesión", aprobados por el Acuerdo de Consejo Directivo N° 557-154-04-CD-OSITRAN (en adelante, los Lineamientos), establecen los criterios¹³ a analizar en caso se presenten solicitudes, entre otros, de modificación de los Contratos de Concesión.
27. Asimismo, el DU 009-2024 estableció que, para este caso específico de modificación del Contrato de Concesión, se requiere únicamente la opinión técnica previa y no vinculante del Ositrán; la misma que de no ser emitida en un plazo no mayor de diez (10) días hábiles de recibida la propuesta de modificación, se entenderá favorable.
28. En ese sentido, corresponde al Ositrán, a través de su Consejo Directivo, emitir opinión al Proyecto de Adenda, para lo cual deberá observarse el marco contractual y normativo vigente. Cabe precisar que la opinión técnica que corresponde emitir al Ositrán la cual se sustentará en el presente Informe Conjunto tiene el carácter de técnica, previa y no vinculante, de conformidad con el literal b) del artículo 3 del DU 009-2024.
29. Cabe precisar que si bien el DU 009-2024, establece los plazos para la opinión del Regulador, así como el aspecto no vinculante del referido pronunciamiento, también es claro en establecer que la opinión del Regulador se enmarca en los aspectos de su competencia. Por tanto, considerando que el referido Decreto de Urgencia, no refiere alguna competencia adicional a las normativas citadas previamente, es claro que la Opinión del Regulador se basará en los mismos aspectos de su competencia que se evaluarían en un procedimiento de opinión contractual basado en el marco del D.Leg.1362.
30. Finalmente con relación a los presupuestos presentados y otros costos relacionados a la implementación del procedimiento constructivo denominado "Paso en Lleno", se debe precisar que el pronunciamiento del Regulador así como el análisis contenido en el presente informe, se efectúa en cumplimiento a las disposiciones del DU 009-2024; y, en consecuencia, a efectos de realizar la evaluación correspondiente, el Organismo Regulador ha tomado como insumo, la información, análisis y valores considerados y detallados en el OFICIO N° 2649-2024-MTC/19, así como sus adjuntos remitido por el MTC.

IV. ANÁLISIS

31. A modo de preámbulo, debe considerarse que es responsabilidad del MTC, en su condición de representante de la entidad titular del proyecto, el cumplimiento del marco normativo establecido específicamente para el presente caso, esto es, el DU 009-2024, de acuerdo con el Principio de Legalidad previsto en la Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo, según el cual las autoridades, funcionarios y servidores del Poder Ejecutivo están sometidos, entre otros, a las leyes y a las demás normas del ordenamiento jurídico, así como lo previsto en el Contrato de Concesión. De otro lado, corresponde señalar que es función del Ositrán verificar el cumplimiento de las obligaciones asumidas

¹³ En concreto, el numeral 6.2 de los citados Lineamientos prevé que, en caso de los supuestos de modificación sustancial, la opinión de Ositrán deberá contener un análisis de los efectos de la modificación, sugiriendo los términos de la misma, sobre la base del análisis del cumplimiento de las obligaciones de la Entidad Prestadora; precisando además, en su quinto párrafo, los casos de modificaciones sustanciales de un contrato, señalándose a manera de ejemplo los siguientes: la alteración del equilibrio económico financiero del Contrato de Concesión, la ampliación de su plazo de vigencia, la modificación del Régimen Tarifario, los cambios en el Plan de Inversiones a cargo del Concesionario, entre otros.

por el Concesionario, de conformidad con lo previsto en las Leyes N° 26917¹⁴ y N° 27332¹⁵.

32. En ese contexto, luego de revisar la solicitud de opinión técnica remitida por la DGPPT del MTC, el Contrato de Concesión y el Proyecto de Adenda, así como lo establecido en el marco legal y contractual aplicable, a continuación, se presenta nuestro análisis, el cual consta de las siguientes dos secciones:

- (i) Análisis de admisibilidad de la solicitud; y,
- (ii) Análisis del Proyecto de Adenda.

IV.1. Análisis de Admisibilidad

IV.1.1. Análisis del cumplimiento de las condiciones formales requeridas para la suscripción de la adenda.

33. De la lectura conjunta del marco contractual y legal aplicable a la presente propuesta de modificación contractual, conformado por la Sección XVIII del Contrato y el DU 009-2024, se colige que el procedimiento para la evaluación y modificación del referido título contractual está sujeto al cumplimiento de las siguientes condiciones:

- a) Cumplimiento del límite temporal para la suscripción de la modificación al Contrato de Concesión en el marco del DU 009-2024.
- b) Solicitud por parte de la entidad titular del proyecto de la opinión técnica no vinculante de este Organismo Regulador, adjuntando la evaluación y sustento de la propuesta de modificación contractual, la cual deberá encontrarse visada por las Partes.

¹⁴ Ley N° 26917:

*"Artículo 4.- Ámbito de Competencia
OSITRAN, ejerce su competencia sobre las Entidades Prestadoras que explotan infraestructura nacional de transporte de uso público."* (Subrayado agregado.)

¹⁵ Ley N° 27332:

*"Artículo 3.- Funciones
3.1 Dentro de sus respectivos ámbitos de competencia, los Organismos Reguladores ejercen las siguientes funciones:*

- a) *Función supervisora: comprende la facultad de verificar el cumplimiento de las obligaciones legales, contractuales o técnicas por parte de las entidades o actividades supervisadas, así como la facultad de verificar el cumplimiento de cualquier mandato o resolución emitida por el Organismo Regulador o de cualquier otra obligación que se encuentre a cargo de la entidad o actividad supervisadas;*
- b) *Función reguladora: comprende la facultad de fijar las tarifas de los servicios bajo su ámbito;*
- c) *Función Normativa: comprende la facultad de dictar en el ámbito y en materia de sus respectivas competencias, los reglamentos, normas que regulen los procedimientos a su cargo, otras de carácter general y mandatos u otras normas de carácter particular referidas a intereses, obligaciones o derechos de las entidades o actividades supervisadas o de sus usuarios;
Comprende, a su vez, la facultad de tipificar las infracciones por incumplimiento de obligaciones establecidas por normas legales, normas técnicas y aquellas derivadas de los contratos de concesión, bajo su ámbito, así como por el incumplimiento de las disposiciones reguladoras y normativas dictadas por ellos mismos. Asimismo, aprobarán su propia Escala de Sanciones dentro de los límites máximos establecidos mediante decreto supremo refrendado por el Presidente del Consejo de Ministros y el Ministro del Sector a que pertenece el Organismo Regulador.*
- d) *Función fiscalizadora y sancionadora: comprende la facultad de imponer sanciones dentro de su ámbito de competencia por el incumplimiento de obligaciones derivadas de normas legales o técnicas, así como las obligaciones contraídas por los concesionarios en los respectivos contratos de concesión;*
- e) *Función de solución de controversias: comprende la facultad de conciliar intereses contrapuestos entre entidades o empresas bajo su ámbito de competencia, entre éstas y sus usuarios o de resolver los conflictos suscitados entre los mismos, reconociendo o desestimando los derechos invocados; y,*
- f) *Función de solución de los reclamos de los usuarios de los servicios que regulan.*

3.2 Estas funciones serán ejercidas con los alcances y limitaciones que se establezcan en sus respectivas leyes y reglamentos".

(Subrayado agregado.)

c) Informe del Concedente con el desarrollo de su evaluación y sustento del Proyecto de Adenda, por lo menos en lo referido a los siguientes aspectos:

- i) Una evaluación sobre el impacto en los parámetros económicos financieros, a fin de asegurar que la propuesta de modificación mantiene el equilibrio económico financiero del Contrato de Concesión;
- ii) Que el sustento de la propuesta de modificación asegure la no afectación a las condiciones de competencia del proceso de promoción de inversión privada;
- iii) Un análisis sobre si se mantiene o altera la asignación de riesgos; y,
- iv) Un análisis sobre si se mantiene o altera la naturaleza del proyecto.

d) Conformidad de los Acreedores Permitidos, según lo establezcan los actos y contratos de Endeudamiento Garantizado Permitido, en el caso de ser aplicable.

34. Debe advertirse que la verificación formal del cumplimiento de las condiciones previas requeridas para la celebración de modificaciones contractuales no constituye expresión de conformidad sobre el fondo del sustento ni de la propuesta remitida. La evaluación técnica del contenido del Proyecto de Adenda remitida por el Concedente será desarrollada en las secciones siguientes en el marco de la competencia del Ositrán, tal y como se señala en el literal b) del artículo 3 del DU 009-2024.

IV.1.2.Cumplimiento del límite temporal para la suscripción de la modificación al Contrato de Concesión en el marco del DU 009-2024.

35. De acuerdo con el artículo 6 del DU 009-2024, esta norma tiene vigencia hasta el 31 de diciembre de 2024, por lo tanto, la autorización del Concedente para suscribir la correspondiente adenda aplicando las reglas especiales aprobadas para dicho fin tiene como fecha límite el referido plazo de vigencia.

36. Sobre el particular, habiéndose recibido la solicitud de opinión técnica no vinculante al Proyecto de Adenda con fecha 12 de julio de 2024, mediante el Oficio N° 2649-2024-MTC/19, se concluye que la DGPPT del MTC ha cumplido con presentarla dentro del plazo de vigencia del DU 009-2024.

IV.1.3.Solicitud de la opinión previa no vinculante del Organismo Regulador.

37. Con relación a la condición establecida en el literal b) del artículo 3 del DU 009-2024, referida a la necesidad de solicitar la opinión técnica previa no vinculante del Organismo Regulador respecto de la modificación del Contrato de Concesión, se advierte que mediante el Oficio N° 2649-2024-MTC/19, el Concedente remitió al Ositrán el Proyecto de Adenda debidamente visado por las Partes¹⁶, así como el sustento técnico, económico y legal contenido en el Informe N° 2049-2024-MTC/19.02.

38. De igual modo, el Proyecto de Adenda cumple con los requisitos establecidos en el artículo 1 de la Resolución de Consejo Directivo N° 058-2006-CD-OSITRAN, según la cual, la solicitud debe contener -entre otros-, *“la propuesta de redacción de la o las estipulaciones contractuales materia de modificación (...) del contrato de concesión”*¹⁷.

¹⁶ Cabe señalar que la versión del Proyecto de Adenda, remitida por el Concedente al Ositrán, coincide con el texto de la última versión de dicho documento publicado en el portal institucional del MTC el 1 de julio de 2024, al cual se puede acceder con el siguiente enlace: <https://www.gob.pe/institucion/mtc/informes-publicaciones/5710425-proyecto-de-adenda-n-4-del-contrato-de-concesion-del-proyecto-linea-2-y-ramal-av-faucett-av-gambetta-de-la-red-basica-del-metro-de-lima-y-callao>

¹⁷ Inciso d) del artículo 1° de la Resolución de Consejo Directivo N° 058-2006-CD-OSITRAN, por el que dictan disposiciones para presentación de solicitudes de reconversión y/o modificación de contratos de concesión y para emisión de opinión técnica.

39. En consecuencia, la solicitud de opinión técnica sobre el Proyecto de Adenda presentada por el Concedente a través del Oficio N° 2649-2024-MTC/19 cumple con este extremo de carácter formal.

IV.1.4. Informe del Concedente con el desarrollo de su evaluación y sustento respecto del Proyecto de Adenda.

40. De acuerdo con el literal a) del artículo 3 del DU 009-2024, de manera previa a la modificación contractual, el Concedente evalúa y sustenta el impacto sobre los parámetros económicos financieros, a fin de asegurar que el Proyecto de Adenda mantiene el equilibrio económico financiero del Contrato de Concesión; asimismo el Concedente sustenta y asegura la no afectación a las condiciones de competencia del proceso de promoción de la inversión privada, procurando no alterar la asignación de riesgos y la naturaleza del proyecto.
41. En el presente caso, se aprecia que adjunto al Oficio N° 2649-2024-MTC/19, la DGPPT del MTC ha remitido el Informe N° 2049-2024-MTC/19.02, con el cual sustenta el Proyecto de Adenda. De su revisión se advierte que a través del citado documento se ha realizado el siguiente análisis:
- a) **Evaluación sobre el impacto en los parámetros económicos financieros, a fin de asegurar que la propuesta de modificación mantiene el equilibrio económico financiero del Contrato de Concesión**
42. Respecto a este punto, en el Informe N° 2049-2024-MTC/19.02, el Concedente señaló lo siguiente¹⁸:

"C. EQUILIBRIO ECONÓMICO – FINANCIERO
(...)
SOBRE EL MODELO ECONÓMICO FINANCIERO
Metodología

7.97. *Para evaluar un posible impacto en el equilibrio económico financiero, como consecuencia de las modificaciones planteadas en la propuesta de Adenda N° 4, se elaboró un modelo económico financiero, el cual se adjunta al presente informe, en el cual utilizó la metodología que compara el valor actual neto de los flujos de caja financieros descontados a la tasa Ke (costo de capital) en los escenarios con y sin adenda.*

7.98. *La metodología señalada en el numeral anterior, permitirá evaluar el posible impacto en el equilibrio económico financiero del Contrato de Concesión, obteniendo el*

¹⁸ Al respecto, cabe precisar que el Reglamento del D.Leg 1362 establece los temas que son competencia del MEF en el marco de la evaluación de una modificación Contractual, lo cual incluye entre otros los cambios referidos al Equilibrio económico financiero del Contrato y las Contingencias Fiscales al Estado.

"Artículo 138. Opiniones previas

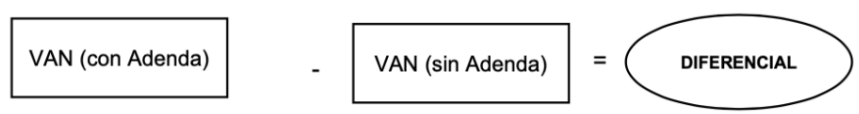
(...)

138.4 Contando con la opinión de Proinversión conforme a lo establecido en el presente Reglamento, y del organismo regulador, respecto a cada una de las modificaciones contractuales propuestas y a los sustentos remitidos por la entidad pública titular del proyecto, esta última solicita la opinión previa favorable del MEF, en caso de que las modificaciones contractuales generen o involucren cambios en:

1. Cofinanciamiento ,
2. Garantías,
3. Parámetros económicos y financieros del Contrato,
4. Equilibrio económico financiero del Contrato o,
5. Contingencias fiscales al Estado.

(...)"

diferencial entre VAN con adenda menos el VAN sin adenda, tal como se muestra en el siguiente esquema:



Elaboración propia

Diferencial ≤ 0 . Sí el resultado es menor o igual a cero (0), se determina que el proyecto de Adenda N° 4 no modifica equilibrio económico financiero del Contrato de Concesión, ya que no colocan al concesionario en una mejor posición.

Diferencial > 0 . Cuando el valor obtenido es mayor a cero (0) se asume que el proyecto de Adenda N° 4 modifica el equilibrio económico financiero del Contrato de Concesión.

(...)

Análisis del Equilibrio Económico Financiero

7.190. De acuerdo con los resultados obtenidos en ambos escenarios, se obtiene un diferencial de VANE y VANF negativos tal como se muestra a continuación:

Diferencia de VAN Esc Con Adenda y Esc Sin Adenda			
Indicador	Sin Adenda	Con Adenda	Diferencia
VANE US\$ miles	1,195,569	1,161,374	- 34,195
VANF US\$ miles	358,727	329,619	- 29,108

Resultado de la evaluación económica financiera

- 7.191. Considerando que el escenario con adenda presenta un VANE y VANF menores al VANE y VANF del escenario sin adenda, se colige que la suscripción de la Adenda N° 4 no generaría un beneficio mayor al Concesionario al escenario sin la suscripción de esta, más bien redunda en un resultado beneficioso para el Concedente al no tener que asumir mayores costos de incidencia financiera en dicho escenario.
- 7.192. La diferencia del VANE y VANF entre ambos escenarios equivalen a US\$ 34.1 mil y 29.1 mil sin incluir IGV a valores de la fecha tentativa de suscripción de la Adenda N° 4 (15 de agosto de 2024), con lo cual, se sustenta que, se mantiene el equilibrio económico financiero por la suscripción de la adenda al no colocar al Concesionario una mejor posición.
- 7.193. En base al análisis presentado en los párrafos anteriores, se verifica que, como resultado de las modificaciones planteadas mediante el presente proyecto de adenda, el Concesionario no se encuentra en una mejor posición respecto a su situación con sin adenda, motivo por el cual se afirma que el equilibrio económico financiero de la concesión se mantiene.
- 7.194. Tomando en cuenta lo señalado en los párrafos precedentes del informe, el resultado del modelo económico financiero señala que el diferencial del VAN Financiero es menor a cero (0), por lo que se determina que el proyecto de Adenda N° 4 no modifica el equilibrio económico financiero del Contrato de Concesión, ya que no coloca al Concesionario en una mejor posición, motivo por el cual no se está modificando el equilibrio económico financiero”.

(Énfasis y subrayado agregados.)

43. De los párrafos citados se verifica que el Concedente concluye que con el Proyecto de Adenda al Contrato de Concesión se mantiene el equilibrio económico financiero de la Concesión, en la medida de que, en su evaluación del posible impacto en el equilibrio económico financiero del Contrato de Concesión se determina que el diferencial del VAN Financiero es menor a cero.

44. De esta manera, puede observarse que se cumplió con el requisito formal en este extremo. Sin embargo, la verificación formal realizada en esta sección del presente informe no representa conformidad alguna sobre el fondo del sustento remitido por la DGPPT del MTC.

b) **Sustento de que la propuesta de modificación asegura la no afectación a las condiciones de competencia del proceso de promoción de inversión privada**

45. Al respecto, en el Informe N° 2049-2024-MTC/19.02, sobre las condiciones de competencia, el Concedente señala lo siguiente:

"B. CONDICIONES DE COMPETENCIA DEL PROCESO DE PROMOCIÓN (...)

7.46. En base a lo expuesto (...), **se infiere que el proyecto de Adenda N° 4 al Contrato de Concesión no afecta la determinación del factor de competencia. Esto se debe a que no introduce cambios en las variables especificadas en el numeral 7.2 del TUO de Bases. Por lo tanto, dicha adenda no altera el factor de competencia ni ninguna otra condición de competencia del proceso de promoción del Proyecto.**

7.47. Adicionalmente, para proporcionar un mayor sustento al análisis del factor de competencia, es pertinente referenciar a modo ilustrativo el "Acta de apertura del Sobre N° 3 y Adjudicación de Buena Pro", de fecha 28 de marzo del 2014, referente a la propuesta económica presentada por el postor calificado, la cual fue la siguiente:

POSTOR CALIFICADO	OFERTA ECONÓMICA	FACTOR DE COMPETENCIA
Consorcio Nuevo Metro de Lima , integrado por las empresas Cosapi S.A., Salini Impregilo S.p.A., Iridium Concesiones de Infraestructura S.A., Vialia Sociedad Gestora de Concesiones de Infraestructura S.L, Ansaldo Breda SpA. y Ansaldo STS SpA.	VÁLIDA	Importe por el Cofinanciamiento Ofertado: US\$ 3 695 094 879.32 Importe por la Retribución por Mantenimiento y Operación (RPMO) US\$ 108 882 340.44 Línea 2 Ate – Callao: US\$ 105 914 607.01 Ramal Faucett – Gambetta: US\$ 2 967 733.43

7.48. En efecto, de los numerales precedentes, se puede verificar que el texto del proyecto de Adenda N° 4 al Contrato de Concesión no modifica o altera el factor de competencia, toda vez que no propone cambios en las variables especificadas en la Propuesta económica del postor (Sobre N° 3) ni en el numeral 7.2 del TUO de Bases. Ello, se sustenta debido a que el monto original establecido en el importe por el cofinanciamiento ofertado no se modifica con el proyecto Adenda N° 4 al Contrato de Concesión, debido a que **esta propuesta de modificación contractual sólo reconoce económicamente el aumento de la inversión obligatoria relativa al cambio del procedimiento constructivo, es decir de "Paso en Vacío" a "Paso en Lleno".**

7.49. Por lo tanto, **las obligaciones contractuales definidas en el Contrato de Concesión se mantienen bajo la oferta presentada por el Concesionario en el Proceso de Promoción de Inversión Privada.** Es por ello que, **no se está alterando el factor de competencia.**

7.50. Sin perjuicio de lo señalado anteriormente, es pertinente precisar que según lo dispuesto en el artículo 3 del Decreto de Urgencia N° 009-2024, se autoriza de manera excepcional al Concedente a acordar con el Concesionario, una modificación contractual al Contrato de Concesión, bajo la aplicación de reglas especiales, con la finalidad de permitir e implementar la ejecución del Paso en Lleno de la Tuneladora – TBM-1 en la Estación E-13: "Estación Central". Asimismo, la exposición de motivos(...) que sustenta el referido dispositivo legal señala que el Concedente deberá reconocer,

con cargo a sus propios recursos los sobrecostos que involucraría el cambio de secuencia constructiva para que la TBM-1 pase en lleno.

7.51. Ante ello, es importante destacar que según lo expresado en los numerales precedentes, el reconocimiento de los sobrecostos del cambio de la referida secuencia constructiva, no modifican o alteran las variables especificadas en la Propuesta económica del postor ni en el numeral 7.2 del TUO de Bases. Además, la paralización de la Tuneladora frente a la E-13 surge debido a la no obtención de los permisos y autorizaciones por parte de la MML, lo cual constituye como un hecho sobreviniente a la adjudicación de la buena pro del Proyecto; en consecuencia, se advierte que con la suscripción de la Adenda N° 4 no se alteran las condiciones de competencia del proceso de Promoción de Inversión Privada.”

(Énfasis y subrayado agregados.)

46. De lo anterior, se aprecia que el Concedente ha sustentado que el Proyecto de Adenda respeta las condiciones de competencia del proceso de promoción de inversión privada, en tanto que la propuesta de modificación contractual solo reconoce económicamente el aumento de la inversión obligatoria relativa al cambio del procedimiento constructivo de “paso en vacío” a “paso en lleno”, observándose de este modo que se ha cumplido con el requisito formal en este extremo. No obstante, la verificación formal de esta condición no representa conformidad alguna sobre el fondo del sustento remitido.

c) Análisis sobre si se mantiene o altera la asignación de riesgos

47. En el Informe N° 2049-2024-MTC/19.02, el Concedente señala que el Proyecto de Adenda no modifica la asignación original de riesgos asumidos por las Partes, indicando lo siguiente:

“D. DISTRIBUCIÓN DE RIESGOS

(...)

7.202. Es por ello, que uno de los aspectos evaluados por el Concedente en la presente modificación contractual ha sido verificar que los nuevos términos acordados no impliquen una reasignación de los riesgos originalmente asignados, o que, en el caso de redistribuirse, los mismos respondan a mantener el equilibrio económico financiero entre las partes del Contrato.

7.203. Debe notarse que las modificaciones propuestas se encuentran vinculadas directamente entre ellas, y en su conjunto representan los cambios necesarios para preservar el equilibrio económico financiero del Contrato y no disponen ni establecen redistribución alguna de los riesgos originalmente asumidos por las Partes durante el proceso de administración del Contrato de Concesión.

(...)

7.206. En ese sentido, para una mejor ilustración de los riesgos que resume los efectos de la Adenda, se puede apreciar, que la modificación al Contrato de Concesión no implica transferencia alguna de riesgos entre el Concedente y el Concesionario.
(...)”

(Énfasis y subrayado agregados.)

48. En tal sentido, desde un punto de vista formal, se aprecia que el Concedente ha procedido con analizar si la propuesta de modificación contractual mantiene o altera los riesgos del Contrato de Concesión, señalando que dicha modificación contractual no implica transferencia alguna de riesgos entre el Concedente y el Concesionario. Sin embargo, la verificación formal del cumplimiento de esta condición no representa conformidad alguna por parte de Ositrán sobre el fondo del sustento remitido.

d) Análisis sobre si se mantiene o altera la naturaleza del proyecto

49. Respecto de la naturaleza del proyecto, en el Informe N° 2049-2024-MTC/19.02, el Concedente afirma lo siguiente:

“F. ANÁLISIS SOBRE LA NATURALEZA DE LA CONCESIÓN

- 7.229. De conformidad con el numeral 2.1 de la Sección II del Contrato de Concesión, la Concesión ha sido entregada como parte del proceso emprendido por el Estado de la República del Perú, para la transferencia al sector privado de las actividades objeto del presente Contrato. Este proceso tiene por objeto mejorar la calidad del Servicio e incrementar el alcance de la infraestructura de la Red Básica del Metro de Lima y Callao, a fin de coadyuvar al mejoramiento de los niveles y calidad de servicio de transporte público urbano, evitar los sobrecostos producidos por la obsolescencia del parque automotor, disminuir la contaminación ambiental y sus efectos nocivos sobre la salud, reducir la pérdida innecesaria de horas-hombre de los usuarios como consecuencia de la congestión vehicular.
- 7.230. La Concesión no supone la transferencia de la titularidad de la infraestructura, que formará parte de la Red Básica del Metro de Lima y Callao, la misma que en todo momento mantiene su condición de pública.
- 7.231. La modalidad constituye una Asociación Público Privada bajo la modalidad de Concesión cofinanciada, de conformidad con lo señalado en la legislación vigente. Esta concesión es de naturaleza unitaria y responde a una causa única, sin perjuicio de la multiplicidad de actividades y prestaciones en que se divide su objeto, conforme se describe en la Cláusula 2.3 del Contrato de Concesión, asimismo se rige por los principios de continuidad, regularidad y de no discriminación.
- 7.232. De este modo, del análisis realizado por esta Dirección en los apartados precedentes del presente informe, **se verifica que la modalidad de concesión cofinanciada no se ve alterada ni modificada con el proyecto de Adenda N° 4, ya que dicho proyecto no establece compromisos de pago adicionales a los ya establecidos en el Contrato de Concesión, provenientes del tesoro público que califiquen como cofinanciamiento, ni se comprometen garantías financieras y no financieras.**
- 7.233. Por lo expuesto, **se concluye que la naturaleza de la concesión no se ve alterada ni modificada con el proyecto de Adenda N° 4 al Contrato de Concesión**".

(Énfasis y subrayado agregados.)

50. De lo expuesto, se verifica que el Concedente ha realizado su evaluación sobre la naturaleza de la Concesión, concluyendo que el Proyecto de Adenda cumple con respetar el diseño del Contrato de Concesión, con lo cual puede concluirse que se cumplió con el requisito formal en este extremo. Sin perjuicio de ello, debemos recalcar que la verificación formal del cumplimiento de este no representa conformidad alguna sobre el fondo del sustento remitido.
51. Hasta este punto de la revisión, se verifica que el Concedente ha observado las condiciones formales mínimas exigidas en torno a la presentación, evaluación y sustento del Proyecto de Adenda, conforme a lo previsto en la Sección XVIII del Contrato de Concesión y en el literal a) del artículo 3 del DU 009-2024.
52. Adicionalmente, pese a que las reglas especiales establecidas en el DU 009-2024 no lo señalan, el Concedente también incluyó en la evaluación y sustento del Proyecto de Adenda un análisis respecto del mantenimiento del Valor por Dinero del proyecto a favor del Estado, indicando lo siguiente:

"E. ANÁLISIS DE VALOR POR DINERO

(...)

- 7.227. Por lo tanto, se puede concluir que no concurren ninguno de los dos supuestos indicados en el numeral 137.2 del artículo 137 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1362, esto es que **el proyecto de Adenda N° 4 del Contrato de Concesión no desvirtúa el objeto del proyecto original ni involucra un monto adicional que supere el quince por ciento (15%) del Costo Total del Proyecto**, por ende se recalca que la citada **Adenda cumple con mantener el valor por dinero a favor del Estado, pues se verifica lo siguiente:**

- Tal como se sustentó en las secciones previas, **el presente proyecto de adenda respeta las condiciones de competencia del proceso de promoción y mantiene la asignación de riesgos del Contrato de Concesión original.**
- En esa línea, como se ha analizado en el literal C del numeral VII del presente Informe, relativo al apartado de EQUILIBRIO ECONÓMICO - FINANCIERO del Proyecto de Adenda N° 4, **esta adenda mantiene el equilibrio económico financiero del proyecto.**
- En ese sentido, se puede verificar que el proyecto de Adenda N° 4 del Contrato de Concesión no genera beneficios para el Concesionario. **Asimismo, no desvirtúa el objeto de la Concesión**, por lo que, se ha verificado que **no corresponde evaluar la posibilidad y conveniencia de realizar un nuevo proceso de selección como alternativa** a negociar una modificación contractual, toda vez que no concurren ninguno de los dos supuestos indicados en el numeral 137.2 del artículo 137 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1362.
- Asimismo, el proyecto de adenda no modifica la clasificación del proyecto como APP cofinanciada, pues no se modifica el mecanismo de cofinanciamiento por parte del Estado peruano en el Contrato de Concesión ni se comprometen garantías financieras y no financieras. No obstante, se debe precisar que los recursos públicos que se demandarán serán relativos al únicamente [sic] al reconocimiento económico que el Concedente realice por la ejecución del cambio del procedimiento constructivo, es decir de 'Paso en Vacío' a 'Paso en Lleno'.

(Énfasis y subrayado agregados.)

53. Como se puede apreciar, el Concedente ha realizado su evaluación sobre la naturaleza de la concesión y valor por dinero, concluyendo que no son modificadas con el Proyecto de Adenda. No obstante, debemos recalcar que la verificación formal del cumplimiento de este y los demás requisitos abordados en este subtítulo no representa conformidad alguna sobre el fondo del sustento remitido, lo que se verificará en las siguientes secciones de este Informe Conjunto en el marco de la competencia de este Organismo Regulador.

IV.1.5.Conformidad de los Acreedores Permitidos, según lo establezcan los actos y contratos de Endeudamiento Garantizado Permitido, en el caso de ser aplicable.

54. De acuerdo con la cláusula 18.4 del Contrato de Concesión, toda solicitud de modificación del Contrato debe ser presentada con el debido sustento técnico y económico – financiero, y con la conformidad de los Acreedores Permitidos¹⁹, según lo establezcan los actos y contratos de Endeudamiento Garantizado Permitido²⁰, en el caso de ser aplicable.
55. Al respecto, en el numeral 5.2. del Informe 2049-2024-MTC/19.02, el MTC ha precisado que **“a la fecha del presente Informe, el Concesionario no cuenta con Acreedores Permitidos”** (énfasis y subrayado agregados). De igual forma, de la revisión de la información con la que cuenta el Ositrán a la fecha, se ha verificado que el Concesionario no presenta deuda contraída con Acreedores Permitidos.
56. En tal sentido, no resultaría aplicable lo señalado en la disposición antes citada en el extremo de que estos actores deben manifestar su conformidad respecto a la suscripción del Proyecto de Adenda.

¹⁹ De acuerdo con la definición de “Acreedores Permitidos” contenida en la Sección I: Antecedentes y Definiciones del Contrato de Concesión, la cual fue modificada por la Adenda N° 1, dicho concepto **“es solo aplicable para los supuestos de Endeudamiento Garantizado Permitido. (...)”**.

²⁰ El cual, de acuerdo con la definición contenida en la Sección I: Antecedentes y Definiciones del Contrato de Concesión, **“Consiste en el endeudamiento por concepto de operaciones de financiamiento o crédito, emisión de valores mobiliarios y/o préstamo de dinero de cualquier Acreedor Permitido bajo cualquier modalidad, cuyos fondos serán destinados al cumplimiento del objeto de este Contrato, incluyendo cualquier renovación, reprogramación o refinanciamiento de tal endeudamiento, conforme a lo previsto en la Cláusula 11.6.1”**.

IV.2. Análisis del Proyecto de Adenda N° 4 al Contrato de Concesión

57. De acuerdo con la documentación remitida al Regulador, el Proyecto de Adenda tiene por objeto realizar las siguientes modificaciones²¹ al Contrato de Concesión:

- (i). Incorporar la siguiente definición: “Presupuesto Actualizado de Inversión” en la Sección I: Antecedentes y Definiciones del Contrato de Concesión.
- (ii). Modificar el segundo párrafo de la definición de “Hito de Obra” contenida en las Definiciones de la Sección I: Antecedentes y Definiciones del Contrato de Concesión.
- (iii). Modificar el numeral 6.6 de la Sección VI: Inversiones Obligatorias y Pruebas de Puesta en Marcha del Contrato de Concesión.
- (iv). Incorporar el numeral 6.7-A de la Sección VI: Inversiones Obligatorias y Pruebas de Puesta en Marcha del Contrato de Concesión.
- (v). Modificar el numeral 6.30 de la Sección VI: Inversiones Obligatorias y Pruebas de Puesta en Marcha del Contrato de Concesión.
- (vi). Incorporar el numeral 6.30-A de la Sección VI: Inversiones Obligatorias y Pruebas de Puesta en Marcha del Contrato de Concesión.
- (vii). Modificar el numeral 10.4 de la Sección X: Régimen Financiero del Contrato de Concesión.
- (viii). Incorporar un décimo primero párrafo en la Cláusula 3.8.2.1 del Anexo 6 del Contrato de Concesión.
- (ix). Incorporar un quinto párrafo en la Cláusula 3.8.2.6 del Anexo 6 del Contrato de Concesión.
- (x). Incorporar un sexto párrafo en la Cláusula 3.8.2.6.1 del Anexo 6 del Contrato de Concesión.
- (xi). Incorporar una cuarta viñeta como sexto párrafo de la Cláusula 3.8.2.6.2 del Anexo 6 del Contrato de Concesión.
- (xii). Incorporar el Anexo 14 al Contrato de Concesión: Cronograma de Ejecución de Obras correspondiente a la ejecución del Paso en Lleno de la TBM 1 en la Estación E-13: “Central”, el cual se adjunta como Anexo 1 de la presente adenda.
- (xiii). Incorporar el Anexo 15 al Contrato de Concesión: Valorización de Avance de Obra para la ejecución del Paso en Lleno en la Estación E-13: “Estación Central”, el cual se adjunta como Anexo 2 de la presente adenda.

IV.2.1. Análisis de la Modificaciones propuestas en el Proyecto de Adenda

58. A continuación, se presenta el análisis de cada una de las modificaciones propuestas en el Proyecto de Adenda. Cabe señalar que el presente Informe Conjunto contiene la suma de los aportes efectuados desde cada órgano o Gerencia de Ositrán, en el ámbito de sus respectivas competencias y funciones, en concordancia con lo establecido por el ROF²² de Ositrán.
59. Asimismo, debemos reiterar que la evaluación realizada del Proyecto de Adenda se enmarca en las disposiciones contenidas en el DU 009-2024; por lo que, a efectos de cumplir con las disposiciones y plazos dispuestos en el mismo, la evaluación se realiza teniendo en consideración el Informe remitido por el MTC (mediante Oficio N° 2649-2024-MTC/19), así como todos sus adjuntos y en el marco de las competencias del Ositrán.
60. Finalmente, a Ositrán no le corresponde opinar respecto de los presupuestos presentados, montos de mantenimiento, gastos generales, entre otros similares a los indicados, siendo éstos de exclusiva responsabilidad del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y su

²¹ Tal como se aprecia, las cláusulas a modificar de este proyecto de adenda se refieren a las secciones de inversiones obligatorias y Especificaciones Técnicas Básicas del Contrato de Concesión y no abarca modificaciones relacionadas al sistema tarifario, ingresos, estados financieros y/o cierre financiero.

²² Aprobado mediante Decreto Supremo N° 012-2015-PCM, Publicado en el Diario el Peruano el 28 de febrero de 2015.

ente técnico Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao – ATU.

IV.2.2. Análisis de Aspectos preliminares referidos al Proyecto de Adenda.

61. A fin de entender la modificación que se plantea realizar en el Proyecto de adenda remitido, resulta relevante realizar algunas precisiones técnicas de los aspectos que se busca modificar y/o implementar en el presente Contrato.

a) Sobre el método Constructivo establecido en el Contrato, denominado Paso en Vacío de la Tuneladora

62. El método constructivo que ha sido establecido en el Contrato de Concesión, específicamente, el dispuesto en el numeral 3.8.26 del Contrato de Concesión del Proyecto denominado “Entrada y salida de la TBM en la estación” señala claramente que el paso de la Tuneladora (en adelante, TBM) se realiza con las estaciones ya excavadas y en fase de finalización estructural. Dicho método es el que se identifica con la denominación de “Paso en Vacío de la TBM”, el mismo que, hasta la fecha, ha sido implementado en el resto de las estaciones por las cuales ya hicieron su paso las TBMs (TBM1 y TBM2).
63. Dicho detalle también se puede desprender del Resumen Ejecutivo de la Propuesta Técnica del Proyecto, documento en el cual, en el apartado correspondiente a A.7.4 Memoria de Cálculo de las Estructuras Permanentes, se indica que las losas de fondo estarán provistas de un “quiebro” para albergar la cuna de arrastre de la tuneladora, que no es más que la descripción de la Metodología conocida como Paso en Vacío de la TBM.
64. De la misma manera, en el Ítem A.6.9 se establece la metodología de construcción de las estaciones, método denominado Excavación en trinchera (Método Cut & Cover), metodología presentada y descrita también en la Propuesta Técnica, la misma que de acuerdo a lo indicado por **el Concesionario** al momento de presentar su Propuesta Técnica, respecto al diseño de las losas de fondo de las estaciones, debe ser definido y determinado en función de su posible afectación por el peso de la TMB al pasar en vacío.
65. Resulta relevante tener en consideración que el diseño de las losas de fondo de la Línea 2 del Metro de Lima considera las siguientes acciones de carga y sismo:
- a) Cargas Muertas de solería/tabiquería/particiones/instalaciones y demás elementos permanentes,
 - b) Sobrecargas de uso
 - c) Sismo y;
 - d) Cargas de Obra, que serían las correspondientes al empuje sobre el marco de reacción y al propio arrastre de la tuneladora.

En tal sentido, existen elementos estructurales intermedios en función de la altura, losas y estampidores que colaboran con las pantallas recogiendo esfuerzos horizontales. En todos los casos, las comprobaciones estructurales y de estabilidad realizadas son las que se recogen en los términos de referencia y que se aplican en función de la normativa vigente, se encuentran presentes en el punto A.6.9. de la Propuesta Técnica.

66. Ahora bien, en el literal G. Cronograma de Ejecución de las Obras presente en el Resumen Ejecutivo de la Propuesta Técnica del Proyecto, se señala que la obra civil de las estaciones situadas en tramo de túnel realizado con tuneladora se ejecutará de manera escalonada; ello implica que de manera previa al paso de las tuneladoras, las estaciones deben de estar listas a nivel de losa de fondo, con la finalidad que las tuneladoras pasen a través de ellas; y que cuando la TBM sea extraída, tras la finalización del tramo (en este caso el tramo 1B lado oeste), se podrán ejecutar las losas de andén de todas las estaciones, mientras que los trabajos de arquitectura e instalaciones podrán comenzar y continuar en algunos casos, de manera posterior al paso de la TBM.

67. De lo mencionado, se entiende que tanto en la Propuesta Técnica como en el Contrato de Concesión se contempla que, para el paso de las TBM, las estaciones deben contar con un avance en su construcción a un nivel de losa de fondo, que permita la entrada, arrastre y salida de la TBM.
68. Consecuentemente, la culminación de las obras civiles y la correspondiente liberación de los frentes de obra para las actividades de arquitectura y equipamiento en las estaciones de pasajeros, dependen no solo del paso de la TBM, sino también de desmontar las instalaciones que la conectan con su pozo de ataque²³ una vez concluya el tramo proyectado, así como del traslado de dichas instalaciones hacia el nuevo pozo de ataque, que, en este caso, es la Estación E-11 Parque Murillo, luego de culminado el tramo: Estación E-19 San Juan de Dios - Estación E-11 Parque Murillo.
69. Adicionalmente a todo lo señalado de manera previa, otro aspecto por considerar es el indicado en el numeral 2.4 Logística de Excavación, descripción de entrada y salida de TBMs del apartado A.6.3 Excavación métodos TBM y NATM en línea principal de la Memoria Descriptiva del Diseño de Ingeniería de la Propuesta Técnica, en el que se indica que el tránsito en vacío por las estaciones se aprovechará para revisar la rueda de corte y subsanar los desperfectos detectados.
70. Al respecto se tenía previsto que cuando la tuneladora pase por la Estación E-14 continúe su recorrido en dirección a la Estación E-13, debiendo detenerse en una zona segura - cercana a esta última estación-, en la cual se han realizado actividades de mantenimiento previas al reinicio de su excavación hacia la Estación E-13²⁴, por lo que, al haber culminado las labores de mantenimiento, la tuneladora se encontraría expedita para el reinicio de sus excavaciones hacia la Estación E-13 en caso se implemente el Paso en Lleno.

b) Sobre el método Constructivo que se busca implementar con el Proyecto de Adenda materia de evaluación denominado Paso en Lleno de la Tuneladora

71. El método constructivo que se busca implementar en el Proyecto de Adenda materia del presente informe, es una variación al método constructivo del Paso en Vacío de la tuneladora en las Estaciones, el mismo que de acuerdo con la propuesta de adenda será implementado en la Estación Central E-13, en la medida que, a la fecha, ésta no ha logrado ser ejecutada y para el paso en vacío se requeriría que se encuentre ejecutada a nivel de losa de fondo a fin de que permita la entrada, arrastre y salida de la TBM.
72. En tal sentido, el Proyecto de Adenda remitido por el MTC busca la incorporación del Paso en Lleno como método constructivo a ser implementado en la mencionada estación, cuya finalidad es que la TBM continúe su excavación y avance a pesar de que la Estación E-13 no se encuentre construida a nivel de losa de fondo.
73. Adicionalmente a lo antes señalado, lo que las Partes buscan materializar con el proyecto de adenda presentado es la modificación del proceso constructivo de la E-13 Estación Central en la medida que, una vez ejecutado el túnel en paso en lleno, los anillos de dovelas que conforman el túnel en ese tramo, quedarán ubicados entre las losas de vestíbulo y de fondo de la estación.
74. De forma posterior, y ya para la construcción de la Estación E-13, las pantallas testers (que son las ubicadas en el ingreso y salida de la TBM) tendrán que evitar entrar en contacto con el anillo de dovelas y luego de la construcción de las losas de cubierta y

²³ Se trata de la infraestructura diseñada para la inserción de la tuneladora, montaje de sus componentes e instalación de equipamiento que permita el inicio de la excavación en el tramo correspondiente.

²⁴ Tal como ha sido informado en las Reuniones Oficiales de Trabajo, **que son lideradas por la Empresa Supervisora (Consorcio Supervisor Internacional Línea 2 – CSIL2) de frecuencia semanal, con participación del Concesionario y el Ositrán** y consta con las Minutas de trabajo respectivas, **en poder y custodia del CSIL2.**

vestíbulo en los tramos que permitan la circulación y la excavación en áreas inferiores, se irá excavando de manera simétrica en ambos lados del eje vertical de la sección del túnel, a fin de demoler la sección de dovelas que quede por encima de la excavación, lo cual dará lugar a la ejecución de la losa de fondo, descripción que ha sido detallada por el Concesionario en la Carta ML2-SPV-2024-CARTA-2024-1758 del 20 de junio de 2024.

c) Implicancias en el Contrato para el Paso en Lleno (desde la perspectiva técnica)

De acuerdo con lo antes señalado, el proceso descrito del Paso en Lleno no se ajusta con lo aprobado en los EDIs 1B-14 Túnel de Línea Tramo Estación Bolognesi- Estación Evitamiento. Proyecto de Obra Civil y 1B-12D "Estación E-13 Estación Central. Proyecto de Obra Civil", en los que se consideraba el paso en vacío de la TBM1 por la Estación E-13 ya ejecutada, por lo que es necesario que, luego de la suscripción de la adenda que viabilice el paso en lleno de la tuneladora, se realice la solicitud de modificación de los EDIs en mención, a fin de realizar las consideraciones necesarias para formalizar los cambios propuestos debidamente sustentados, y que posteriormente, se realice la supervisión de los mismos una vez se cuente con la aprobación respectiva de conformidad al procedimiento descrito en la Cláusula 6.4 del Contrato de Concesión suscrito.

d) Necesidad del Paso en Lleno

- 75. Como parte del Contrato de Concesión, se establecieron condicionantes respecto al método constructivo de la obra en el cumplimiento de plazos específicos. Es así como posteriormente, en la Adenda 02 - Anexo II: Nuevo Cronograma Actualizado de Ejecución, del 13/12/2018, las Partes reprogramaron los tiempos de ejecución de obras civiles, instalaciones ferroviarias, entre otros.
- 76. Es importante resaltar que, en el mencionado cronograma, se evidencia que el Paso en Vacío de la TBM por cada una de las estaciones remarca como necesidad contar previamente con la finalización estructural hasta el nivel de losa de fondo de las obras civiles, lo que permitirá, una vez terminada la labor de la TBM e implementado su desmontaje, liberar el túnel de los elementos asociados con la logística del retiro de material excavado, que permitan continuar con la culminación total de las obras.
- 77. En ese sentido, el paso de las tuneladoras por las estaciones determina la ruta crítica del Proyecto, es decir, los retrasos que les afecten impactarán directamente en la fecha de culminación del Proyecto; además de que la **concepción de su paso es sin paralizaciones**²⁵, tal como se representa en el mencionado cronograma.
- 78. De esta manera, respecto a la ejecución progresiva del Proyecto, para el caso específico de la E-13 Estación Central, el 07 de julio de 2024 se iniciaron los cerramientos de obra necesarios en su proceso constructivo, luego de haberse completado las condicionantes para tal efecto que se detallan a continuación.

Item	Hecho	Fecha	Comentario
a)	Aprobación del Estudio Definitivo de Ingeniería a nivel de Obra Civil	27 de abril de 2023	Para la aprobación del EDI 1B-12D "Estación E-13 Estación Central. Proyecto de Obra Civil"- fueron necesarias tres presentaciones por parte del Concesionario (Revisión A, Revisión B y Revisión 00), que datan del 01 de abril de 2022. ²⁶

²⁵ Esto responde a que la operación de la tuneladora requiere una programación que abarca 24 horas los 7 días de la semana en equipos rotativos.

²⁶ El EDI que contenía originalmente a esta estación consideraba también a la Estación E-12 Plaza Bolognesi, la división tuvo como objetivo el evitar retrasos en el levantamiento de observaciones.

Respecto a las tres revisiones del EDI 1B-12D presentadas por parte del Concesionario (Revisión A, Revisión B y Revisión 00), de la revisión y opinión del Regulador se identificaron 19, 9 y 0 observaciones respectivamente (Oficio N° 03950-2022-GSF-OSITRAN, Oficio N° 07199-2022-GSF-OSITRAN y Oficio N° 02887-2023-GSF-OSITRAN), las

b)	Retiro de Interferencias	Finalizado. Tramitado entre las Partes	A cargo del Concedente, de acuerdo con el Contrato de Concesión. La documentación de trámites y ejecución se realizó entre las Partes.
c)	Entrega de Áreas	02 de abril de 2024	En cuanto al Área de la Concesión, mediante el Oficio N° 0838-2024-MTC/19.02 se realizó la convocatoria para la Entrega y Toma de Posesión del Área de la Concesión de la Estación Central E13, la cual se llevó a cabo satisfactoriamente el 02 de abril de 2024.
d)	Autorizaciones	No efectuadas	No se emitió autorización por la MML
e)	Cerramiento	07 de julio de 2024	La Concesionaria realizó el inicio de cerramiento en acogimiento a los alcances de la Décima Disposición Complementaria Final de la Ley N° 31955, Ley de Endeudamiento del Sector Público para el Año Fiscal 2024.

Elaborado por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización de Ositrán.

79. De lo expuesto, queda evidenciada la necesidad de que se modifique las condiciones del paso de la tuneladora por la E-13 Estación Central, encontrando prudente y oportuna la implementación del Paso en Lleno que se busca incorporar como método constructivo con la adenda materia de evaluación a solicitud de las Partes Contractuales, en vista que, el paso de la tuneladora por la Estación E-13 forma parte de la Ruta Crítica del Proyecto, es decir, que cualquier atraso en su ejecución equivale a una demora en el plazo final de la Puesta en Operación Comercial de las Etapas 1B y 2. Con relación al monto adicional que ello implica y que resulta ser consecuencia de una negociación entre Las Partes, este Regulador no tiene las competencias para pronunciarse respecto del particular, en la medida que en el literal a) del Artículo 3) del DU 009-2024, claramente se dispone que "(...) *el Concedente evalúa y sustenta el impacto sobre los parámetros económicos financieros (...)*", siendo que el análisis de los costos incluidos en el monto acordado, forman parte de dichos parámetros.
80. Finalmente, resulta de suma importancia señalar que este Organismo Regulador ha identificado un beneficio indirecto de aprobarse el paso de la tuneladora a través del Paso en Lleno, al permitir la solución de una problemática social, que viene afectando a muchas personas.
81. Al respecto, actualmente existe una problemática respecto a la afectación de las zonas, en las que se ejecutan las estaciones E19, E18, E17, E16, E15, E14, debido a que los cerramientos impiden el paso, causando congestionamiento peatonal, de tránsito, contaminación ambiental, sonora e inseguridad en la zona.
82. Ahora, si bien en dichas estaciones se cuenta con avances considerables que superan el 90% en Obra Civil, no es posible culminar con las labores de inserción urbana, debido a que en la superficie aún existen aberturas necesarias para el pase de insumos y por donde se extraerán los componentes empleados para el funcionamiento de la tuneladora una vez desmontados, cuya logística principal se encuentra actualmente en la Estación E-19 (pozo de ataque).
83. Con la implementación del Paso en Lleno de la tuneladora por la Estación E-13, ésta continua con su avance hasta la Estación E-11, luego de lo cual se deberá trasladar (según el proceso constructivo del proyecto), la logística principal de la TBM1 de la Estación E-19 al Pozo de ataque de la Estación E-11. Dicha situación permitiría que la problemática antes detallada sea resuelta.

que a su vez fueron emitidas por el Concedente y levantadas luego de la debida atención por parte de la Concesionaria.

84. En efecto, la ejecución de tales actividades posibilitará el cierre de las aberturas que se encuentran en las superficies de las estaciones E19, E 18, E17, E16, E15, E 14, y con ello la posibilidad de culminar con las obras de la inserción urbana que permita, en el menor plazo posible, el retiro progresivo de los cerramientos, beneficiando con ello a la población afectada por los mismos.

IV.2.2. Análisis de las modificaciones propuestas en el Proyecto de Adenda

A. Modificar el apartado de Definiciones de la Sección I del Contrato de Concesión.

85. El Proyecto de Adenda propone incorporar la definición de “Paso en Lleno”, conforme a lo siguiente:

Contrato de Concesión	Proyecto de Adenda
<i>El contrato de concesión no define la técnica constructiva de Paso en Lleno de la Tuneladora en las estaciones</i> -----	<u>“Paso en Lleno”</u> <i>Es el procedimiento constructivo que permite el paso de la tuneladora a través de una Estación de manera previa a la construcción de la misma. Para ello se requiere incorporar modificaciones en el EDI del túnel y de la Estación correspondiente, dado que esta variación en el procedimiento constructivo afecta a ambas estructuras.</i>

86. Al respecto, este Regulador encuentra que, al no existir en el Contrato de Concesión la definición del proceso Constructivo de “Paso en Lleno”, resulta pertinente la incorporación de tal concepto.
87. El Proyecto de Adenda propone incorporar la definición de “Presupuesto Actualizado de Inversión”, conforme a lo siguiente:

Contrato de Concesión	Proyecto de Adenda
<i>No existe esta definición creando una nueva que incorpora al Presupuesto de Inversión los costos del Paso en Lleno</i> -----	<u>“Presupuesto Actualizado de Inversión”</u> <i>Es el monto del Presupuesto de Inversión más el incremento de inversión reconocido para la ejecución del Paso en Lleno en la Estación E-13: “Estación Central”, acordado por las Partes en la Adenda N° 4, equivalente a tres millones seiscientos veinticinco mil ciento catorce y 92/100 dólares (USD 3,625,114.92) sin incluir el IGV.”</i>

88. Respecto a esta modificación contractual, el Regulador observa que tal modificación tiene por objeto el incorporar dentro del presupuesto de inversión del Contrato, el costo adicional que las Partes han acordado para la ejecución del Paso en Lleno en la Estación 13. Para tal efecto han optado por la creación de una nueva definición de Presupuesto Actualizado de Inversión, el mismo que utiliza la definición de Presupuesto de Inversión, adicionándole los costos relacionados a la implementación del Paso en Lleno.
89. Respecto a este extremo, el monto adicional resulta ser producto de un acuerdo entre Las Partes, lo que ha sido evaluado por el Concedente y su Órgano Técnico, tal como lo ha dispuesto el literal a) del artículo 3) del Decreto de Urgencia, que dispone que estos aspectos deben ser evaluados por el Concedente.
90. Se debe tener en cuenta que se ha advertido que de conformidad a los montos que figuran en el Anexo 2, la sumatoria total por los costos que implica la implementación del Paso en

Lleno, es de USD 3,625,114.93 y no de USD 3,625,114.92 como se ha colocado en el proyecto de Adenda remitido.

91. Con relación a la definición de Hito de Obra, el Proyecto de Adenda propone modificar su segundo párrafo en los siguientes términos:

Contrato de Concesión	Proyecto de Adenda
<u>Hito de Obra</u> Es un conjunto de actividades o sub-partidas del presupuesto general, que han sido agrupadas con el fin de controlar su ejecución y facilitar los pagos al CONCESIONARIO por conceptos de Obras. El CONCESIONARIO ha propuesto la cantidad, la secuencia y la composición de los Hitos de Obra en su Propuesta Técnica. Cada Hito de Obra deberá tener una duración mínima de un trimestre y está compuesto por uno o más Avances de Obra ejecutados	<u>Hito de Obra</u> Es un conjunto de actividades o sub-partidas del presupuesto general, que han sido agrupadas con el fin de controlar su ejecución y facilitar los pagos al CONCESIONARIO por conceptos de Obras. El CONCESIONARIO ha propuesto la cantidad, la secuencia y la composición de los Hitos de Obra en su Propuesta Técnica. <u>Adicionalmente, para el caso de la Ejecución del Paso en Lleno en la Estación E-13: "Estación Central" se considerarán los Hitos de Obra que ha formulado el CONCESIONARIO de conformidad con lo previsto en la Adenda N° 4.</u> Cada Hito de Obra deberá tener una duración mínima de un trimestre y está compuesto por uno o más Avances de Obra ejecutados

92. Al respecto, este Regulador encuentra que, resulta ser pertinente la modificación de dicha definición, con la finalidad de cumplir con el objeto de la Adenda.

B. Modificar la sección VI: Inversiones Obligatorias y Pruebas en Puesta en Marcha del Contrato de Concesión.

93. Modificar la Cláusula 6.6 de la sección VI del Contrato de Concesión referida a la presentación de los Estudios Definitivos de Ingeniería.

Contrato de Concesión	Proyecto de Adenda
Numeral 6.6 de la Sección VI 6.6 En los EDIs se presentará la ingeniería por Hitos, sean Hitos de Obra o Hitos de Material Rodante. Los Hitos fijados por el CONCESIONARIO estarán establecidos y programados según se indique en el Cronograma Detallado conforme a lo dispuesto en la Cláusula 6.14 de la presente Sección y tomando en consideración lo establecido en la Propuesta Técnica, Cláusulas que forman el Plan de Desarrollo del EDI. La sumatoria del presupuesto de los EDIs en ningún caso deberá diferir del monto total establecido por el CONCESIONARIO en el Presupuesto de Inversión contenido en su Propuesta Técnica y Económica.	Numeral 6.6 de la Sección VI 6.6 En los EDIs se presentará la ingeniería por Hitos, sean Hitos de Obra o Hitos de Material Rodante. Los Hitos fijados por el CONCESIONARIO estarán establecidos y programados según se indique en el Cronograma Detallado conforme a lo dispuesto en la Cláusula 6.14 de la presente Sección y tomando en consideración lo establecido en la Propuesta Técnica, Cláusulas que forman el Plan de Desarrollo del EDI. La sumatoria del presupuesto de los EDIs en ningún caso deberá diferir del monto total establecido <u>en el Presupuesto Actualizado de Inversión</u>

94. La modificación propuesta es necesaria toda vez que, Las Partes están acordando el reconocimiento de un monto adicional en los EDIs relacionados con el Paso en Lleno, por lo que, la suma total de los presupuestos de los EDIs del Proyecto no deberá diferir del monto total establecido en el Presupuesto Actualizado de Inversión.
95. Por otro lado, se propone Incorporar el numeral 6.7-A en la sección VI del Contrato de Concesión referida a la modificación de los Estudios Definitivos de Ingeniería.

Contrato de Concesión	Proyecto de Adenda
6.7 Si durante la ejecución de las Obras, el CONCESIONARIO determina la necesidad de incorporar una variación al EDI aprobado, estas modificaciones deberán ajustarse al Anexo 6 de las Especificaciones Técnicas Básicas, al Contrato y la normatividad vigente, sin que ello implique reconocimiento de compensaciones económicas y de plazos adicionales a favor del CONCESIONARIO, aplicando el procedimiento a que se hace referencia en la Cláusula 6.3 de la presente Sección.	6.7 Si durante la ejecución de las Obras, el CONCESIONARIO determina la necesidad de incorporar una variación al EDI aprobado, estas modificaciones deberán ajustarse al Anexo 6 de las Especificaciones Técnicas Básicas, al Contrato y la normatividad vigente, sin que ello implique reconocimiento de compensaciones económicas y de plazos adicionales a favor del CONCESIONARIO, aplicando el procedimiento a que se hace referencia en la Cláusula 6.3 de la presente Sección. <u>“6.7-A Con la finalidad de ejecutar el Paso en Lleno en la Estación E-13: “Estación Central”, el CONCESIONARIO presentará su solicitud de modificación de los EDIs respectivos, incluyendo el presupuesto del reconocimiento económico y los plazos adicionales acordados en la Adenda N° 4, aplicando el procedimiento a que hace referencia la Cláusula 6.3 del Contrato de Concesión.”</u>

96. El Regulador considera que, de acuerdo con lo indicado en el Proyecto de Adenda, las Partes han acordado que el Concesionario solicitará la modificación de los EDIs respectivos, siguiendo el procedimiento dispuesto en la cláusula 6.3 del Contrato de Concesión.
97. Es a través de dicho procedimiento de modificación de los EDIs, donde se reconocerá el mayor costo y los plazos adicionales para permitir el Paso en Lleno de la tuneladora en la Estación E13 Estación Central; modificación que consideramos adecuada para los fines que persigue el objeto de la adenda.
98. Debe precisarse, que en el procedimiento que se inicie como consecuencia de la presente Adenda, la participación del Regulador se efectuará conforme a lo dispuesto en la presente Adenda.
99. Finalmente, el Proyecto de Adenda propone incorporar un párrafo en la cláusula 6.30 e incorporar el numeral 6.30-A referido a los Hitos de Obras, según lo siguiente:

Contrato de Concesión	Proyecto de Adenda
6.30 El CONCESIONARIO se obliga a ejecutar Obras de acuerdo con lo establecido en el	6.30 El CONCESIONARIO se obliga a ejecutar Obras de acuerdo con lo establecido en

Contrato de Concesión	Proyecto de Adenda
Anexo N° IV: Valorización de Avance de Obra de la Adenda N° 2 al Contrato de Concesión.	el Anexo N° IV: Valorización de Avance de Obra de la Adenda N° 2 al Contrato de Concesión. <u>En el caso de los Hitos de Obra para la ejecución del Paso en Lleno en la Estación E-13: "Estación Central" el Concesionario ejecutará las Obras de acuerdo con los Apéndices 1 y 2 del Anexo 15 del Contrato de Concesión."</u> 6.30- A <u>El reconocimiento de los Hitos de Obra para la ejecución del Paso en Lleno contemplados en el Anexo 15 se realizará luego de su ejecución de acuerdo con el procedimiento establecido en el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión.</u>

100. Sobre el particular, el Regulador considera que la modificación planteada resulta ser pertinente a efectos de complementar aspectos que resultan ser necesarios para la oportunidad de la ejecución y reconocimiento de las Inversiones relacionadas con el Paso en Lleno acordada entre las partes.
101. Cabe precisar que el Regulador entiende que el Anexo 15 al que se hace referencia en el proyecto de modificación de Contrato materia del presente análisis, es el anexo que se encuentra adjunto al proyecto de Adenda y numerado como Anexo 2; ello tomando en consideración que, a la fecha, el Contrato de Concesión no tiene un Anexo 15.

C. Modificar la Cláusula 10.4 de la Sección X: Régimen Financiero del Contrato de Concesión, referido al acápite de cofinanciamiento, de acuerdo con lo siguiente:

Contrato de Concesión	Proyecto de Adenda
Cofinanciamiento 10.4. El CONCEDENTE se compromete a otorgar un Cofinanciamiento ascendente a Tres mil seiscientos noventa y cinco millones noventa y cuatro mil ochocientos setenta y nueve y 32/100 Dólares (US\$ 3 695 094 879.32), el cual corresponde a la Propuesta Económica presentada por el CONCESIONARIO, que servirá para cubrir parte de las Obras, a través del sistema del PPO, y parte de la provisión de Material Rodante, a través del sistema de PPMR; a ser ejecutadas por el CONCESIONARIO durante la Fase de Ejecución de Inversiones Obligatorias	Cofinanciamiento 10.4. El CONCEDENTE se compromete a otorgar un Cofinanciamiento ascendente a <u>la sumatoria del monto de</u> Tres mil seiscientos noventa y cinco millones noventa y cuatro mil ochocientos setenta y nueve y 32/100 Dólares (US\$ 3 695 094 879.32), el cual corresponde a la Propuesta Económica presentada por el CONCESIONARIO, <u>más el monto de tres millones seiscientos veinticinco mil ciento catorce y 92/100 dólares (USD 3,625,114.92), siendo que este último monto corresponde al reconocimiento económico al que se hace referencia en el numeral 6.6 de la Sección VI del Contrato de Concesión, referido a la ejecución del Paso en Lleno en la Estación E-13: "Estación Central". El Cofinanciamiento antes indicado</u> servirá para cubrir parte de las Obras, a

Contrato de Concesión	Proyecto de Adenda
	través del sistema del PPO, y parte de la provisión de Material Rodante, a través del sistema de PPMR; a ser ejecutadas por el CONCESIONARIO durante la Fase de Ejecución de Inversiones Obligatorias.”

102. Al respecto, se deberán tener en cuenta nuestros comentarios respecto a la modificación de la Definición de Presupuesto de Inversión propuesta, la misma que es consecuencia de un Acuerdo entre las Partes, de conformidad a lo señalado en el numeral 115 del presente Informe
103. Se debe reiterar que la sumatoria total por los costos que implica la implementación del Paso en Lleno, es de USD 3,625,114.93 y no de USD 3,625,114.92.

D. Modificar el Anexo 6: Especificaciones Técnicas Básicas del Contrato de Concesión.

104. Incorporar como décimo primer párrafo de la Cláusula 3.8.2.1 referido al sistema constructivo del acápite 3.8 “Criterios Generales para la ejecución de las obras” del anexo 6 del Contrato de Concesión, la referencia al proceso constructivo para el caso de la estación E-13, según lo siguiente:

Contrato de Concesión	Proyecto de Adenda
3.8.2.1 Sistema constructivo (...) <i>Será responsabilidad del CONCESIONARIO proponer y preparar todas las particularidades necesarias en términos de obras temporales, secuencias operativas, soluciones optimizadas de diseño y tecnologías de realización para mitigar el impacto de la construcción en el respecto del tiempo y del presupuesto de la Obra.</i>	3.8.2.1 Sistema constructivo (...) <i>Será responsabilidad del CONCESIONARIO proponer y preparar todas las particularidades necesarias en términos de obras temporales, secuencias operativas, soluciones optimizadas de diseño y tecnologías de realización para mitigar el impacto de la construcción en el respecto del tiempo y del presupuesto de la Obra (...)</i> <u>El procedimiento constructivo en el caso de la Estación E-13: “Estación Central”, será diferente a lo establecido en el Estudio de Factibilidad. En este caso, la TBM realizará el “Paso en Lleno” a través de la estación, es decir, que pasará antes de que la misma esté excavada.</u>

105. Al respecto, este Regulador encuentra que pertinente la modificación de dicho párrafo relacionado al numeral 3.8.2.1, de las Especificaciones Técnicas Básicas (ETB), debido a que habilita la introducción del Procedimiento Constructivo Paso en Lleno, en la Estación 13.
106. Asimismo, el Proyecto de Adenda propone incorporar como quinto párrafo en la Cláusula 3.8.2.6 y sexta viñeta de la Cláusula 3.8.2.6.1 referidos a la Entrada y salida de la TBM en la estación del acápite 3.8 “Criterios Generales para la ejecución de las obras” del anexo 6 del Contrato de Concesión, la referencia al avance de la TBM y las fases de construcción de la Estación E-13, según lo siguiente:

Contrato de Concesión	Proyecto de Adenda

Contrato de Concesión	Proyecto de Adenda
3.8.2.6 Entrada y salida de la TBM en la estación (...) <i>Todas estas operaciones deberán estar sujetas a un procedimiento específico que será presentada a la Supervisión de Obra para su aprobación.</i> 3.8 2 6.1 Entrada en la estación Las fases constructivas previstas para la entrada en la estación de le TBM serán: (...)	3.8.2.6 Entrada y salida de la TBM en la estación (...) (...) <i>Todas estas operaciones deberán estar sujetas a un procedimiento específico que será presentada a la Supervisión de Obra para su aprobación.</i> <u>“El avance de la TBM y las fases de construcción de la Estación E-13: “Estación Central”, se deberán programar de forma que se pueda realizar el paso de la TBM con la estación sin excavar (Paso en Llano de la TBM)”.</u> 3.8 2 6.1 Entrada en la estación Las fases constructivas previstas para la entrada en la estación de le TBM serán: (...) <u>En el caso de la Estación E-13: “Estación Central” las fases de construcción previstas para la entrada en la estación de la TBM no serán de aplicación, debido a que la tuneladora atravesará la estación en “lleno” y antes de la excavación y la construcción de la misma</u>

107. Este Regulador es de la opinión que las modificaciones planteadas resultan ser necesarias a efectos de cumplir y materializar el Procedimiento de Paso en Llano, lo que constituye la finalidad principal del proyecto de modificación contractual materia del presente informe.
108. Finalmente, el Proyecto de Adenda propone incorporar como sexta viñeta en la Cláusula 3.8.2.6.2 referida a la Entrada y salida de la TBM en la estación del acápite 3.8 “Criterios Generales para la ejecución de las obras” del anexo 6 del Contrato de Concesión, la referencia al avance de la TBM y las fases de construcción de la Estación E-13, según lo siguiente:

Contrato de Concesión	Proyecto de Adenda
3.8 2 6.2 Salida de la estación En fase de salida y reinicio de la TBM de la estación, como alternativa y/o integración a la ejecución de consolidaciones, se puede utilizar el anillo de sellado (Sealing System). Las fases constructivas previstas para la salida de ls TBM de la estación, será: (...)	3.8 2 6.2 Salida de la estación En fase de salida y reinicio de la TBM de la estación, como alternativa y/o integración a la ejecución de consolidaciones, se puede utilizar el anillo de sellado (Sealing System). Las fases constructivas previstas para la salida de ls TBM de la estación, será: (...) <u>“En el caso de la Estación E-13: “Estación Central”, las fases de construcción previstas para la salida de la TBM de la estación no serán de aplicación, debido a que la tuneladora atravesará la estación en “lleno” y</u>

Contrato de Concesión	Proyecto de Adenda
	<u>antes de la excavación y construcción de la misma</u>

109. Este Regulador encuentra sustentada la incorporación de tal párrafo en el numeral del Anexo 6 cuya modificación es planteada, dado que, con la implementación del Paso en Lleno, no será posible el cumplimiento de todas las otras fases establecidas para el método constructivo del Paso en Vacío para la estación E-13.

E. Condiciones señaladas en el Proyecto de Adenda

E.1. Cláusula Cuarta: Declaración de las Partes

110. La Cláusula Cuarta del Proyecto de Adenda contiene disposiciones de carácter declarativo en las cuales, en síntesis, indican lo siguiente con relación a las modificaciones objeto del Proyecto de Adenda:

- “4.1 Las Partes declaran que todas las cláusulas contenidas en la presente Adenda no alteran la naturaleza de la Concesión, así como tampoco alteran el equilibrio económico y financiero de las prestaciones a cargo de las Partes, originalmente convenidas en el Contrato de Concesión y en las Adendas N° 1, N° 2 y N° 3.*
- 4.2 Esta Adenda no supone el reconocimiento o aceptación o renuncia o allanamiento a las respectivas posiciones que las Partes han mantenido antes de la suscripción de esta Adenda en relación con la problemática atinente a la Estación E-13: “Estación Central”, incluyendo entre otros, cartas, informes, oficios, memorándums y su posición respecto a la Estación E-13: “Estación Central” o a temas relacionados con la misma en el Arbitraje CIADI N° ARB/21/41 (en adelante, el Arbitraje CIADI 2), iniciado por el CONCESIONARIO ante el Centro Internacional de Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones – CIADI. En consecuencia, las Partes declaran que lo acordado en la presente Adenda no limita ni perjudica en nada su derecho a seguir reclamando en el Arbitraje CIADI 2 todas las consecuencias que, a su juicio, con fecha de corte a la firma de esta Adenda, deriven de la problemática relativa a la Estación E-13: “Estación Central”.*
- 4.3 Conforme con lo anterior, la presente Adenda se celebra bajo las siguientes condiciones esenciales:*
- Que las Partes mantienen en su integridad las reclamaciones contenidas en los Arbitrajes iniciados por el CONCESIONARIO ante el CIADI u otras instancias.*
 - Que la Adenda N° 4 no regula las consecuencias de los incumplimientos del Contrato de Concesión que modifica, incluyendo las penalidades, puesto que dichas consecuencias son objeto del Arbitraje CIADI 2 u otras instancias.*
 - Que la Adenda N° 4 es independiente y no perjudica en nada las reclamaciones planteadas por las partes en el Arbitraje CIADI 2, por lo que no implica ni puede interpretarse en caso alguno como una renuncia o allanamiento o limitación a ninguna de dichas reclamaciones ni a las que las Partes han planteado o puedan plantear o actualizar en el futuro dentro de los Arbitrajes CIADI con base en los incumplimientos del Contrato de Concesión, desde la fecha de cada incumplimiento hasta la fecha de suscripción de la presente Adenda. Lo indicado en el presente romanillo es aplicable respecto de los arbitrajes iniciados por las Partes en otras instancias.*
- 4.4 Las Partes declaran que el contenido de esta Adenda ha sido evaluado y proyectado en la situación actual del Proyecto conforme a lo señalado en las Cláusulas Segunda y Tercera de la Adenda N° 4, independientemente de las reclamaciones o alegatos señalados en el Arbitraje CIADI 2 u otras instancias.*
- 4.5 Las Partes declaran que el cambio del procedimiento constructivo que impacta la excavación y la construcción del túnel y de la Estación E-13 “Estación Central” surge por el requerimiento del CONCEDENTE, que es aceptado por el CONCESIONARIO,*

debido a la problemática en la ejecución de la referida estación. Esta problemática origina un retraso en la ejecución de las Inversiones Obligatorias de la Estación E-13: "Estación Central" que, a su vez, impacta en el plazo de culminación de la Etapa 1B, por lo que las Partes se comprometen a modificar el Nuevo Cronograma Actualizado de Ejecución en una siguiente adenda.

4.6 Las Partes declaran que la presente Adenda no modifica los plazos establecidos en el Anexo II de la Adenda N° 2 del Contrato de Concesión, que detalla el Nuevo Cronograma Actualizado de Ejecución. En consecuencia, el Anexo 14 que se incorpora mediante esta Adenda, referido al Cronograma de Ejecución de Obras correspondiente a la ejecución del Paso en Lleno de la TBM 1 en la Estación E-13: "Estación Central", no puede ser interpretado como una modificación del Anexo II de la Adenda N° 2 del Contrato de Concesión. En consecuencia y considerando que la presente Adenda no modificada el Anexo II de la Adenda 2 del Contrato de Concesión, queda a salvo el derecho del Concesionario de solicitar una Suspensión de Obligaciones relativa al Reconocimiento y Pago de las Obras Programadas en la Valoración de Avance mediante el Pago por Obra (PPO) o la Retribución por Inversión (RPI) en el marco de la Sección XIX: Suspensión de Obligaciones del Contrato de Concesión.

4.7 Las Partes declaran que la Adenda N° 4 no contempla ningún pago de compensación o indemnización a favor del CONCESIONARIO relacionado con la ejecución del Paso en Lleno en la Estación E-13: "Estación Central".

111. Al respecto, con relación a la declaración contenida en el numeral 4.1, se deduce que las Partes estarían manifestando haber cumplido con los requisitos establecidos en la cláusula 18.1 del Contrato de Concesión²⁷ y en el literal a) del artículo 3 del DU 009-2024²⁸ aplicables al presente procedimiento de modificación contractual.

112. Con relación al sustento remitido por la DGPT del MTC a través del Informe N° 2049-2024-MTC/19.02 respecto de la naturaleza de la Concesión y el equilibrio económico y financiero, no corresponde al Organismo Regulador opinar sobre estos en el marco de su competencia y atribuciones; pues ello, en un escenario regular, se encuentra reservado a la opinión de las demás entidades públicas involucradas en materia de modificaciones contractuales, tales como la Agencia de Promoción de la Inversión Privada, el Ministerio de Economía y Finanzas o la Contraloría General de la República, según corresponda. No obstante, dadas las reglas especiales establecidas en el DU 009-2024, estas entidades no emiten opinión en el presente procedimiento de modificación contractual.

²⁷ Contrato de Concesión:

"SECCIÓN XVIII: MODIFICACIONES AL CONTRATO

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

(Énfasis y subrayado agregados.)

²⁸ DU 009-2024:

"Artículo 3.- Reglas especiales para la ejecución del Paso en Lleno de la tuneladora -TBM en la Estación E-13: Estación Central del Proyecto Línea 2.

(...)

- a. De manera previa a la modificación contractual, el Concedente evalúa y sustenta el impacto sobre los parámetros económicos financieros, a fin de asegurar que la medida mantiene el equilibrio económico financiero del Contrato de Concesión; así como, sustentar y asegurar la no afectación a las condiciones de competencia del mencionado proceso de Promoción de la Inversión Privada, procurando no alterar la asignación de riesgos y la naturaleza del proyecto.

(Énfasis y subrayado agregados.)

113. Con relación a las declaraciones de los numerales 4.2, 4.3 y 4.4, se aprecia que estas tienen como objetivo establecer una garantía a favor de las Partes como consecuencia de la suscripción del Proyecto de Adenda, de tal manera que no se vean afectadas las reclamaciones presentadas o que pudieran presentarse en instancia arbitral relacionadas con posibles incumplimientos del Contrato de Concesión²⁹. Se observa que estas declaraciones son concordantes con la Sección XVI del Contrato de Concesión, referida a los mecanismos de Solución de Controversias que se generen entre las Partes durante la Concesión.
114. En lo que respecta a la declaración contenida en el numeral 4.5, se debe señalar que esta precisan que el Proyecto de Adenda no modifica los plazos establecidos en el Anexo II de la Adenda N° 2 en lo referido al Nuevo Cronograma Actualizado de Ejecución, a lo cual se comprometen las Partes en realizar en una siguiente adenda; lo cual es concordante con la normativa de Asociaciones Público Privadas vigente.
115. Respecto a la declaración de las Partes contenida en el numeral 4.6 referida a que queda a salvo el derecho del Concesionario de solicitar una Suspensión de Obligaciones relativa al Reconocimiento y Pago de las Obras Programadas en la Valoración de Avance mediante el Pago por Obra (PPO) o la Retribución por Inversión (RPI), debido a que no se modifican los plazos establecidos en el Anexo II de la Adenda N° 2 del Contrato; cabe señalar que para su ejercicio el Concesionario deberá observar las condiciones, términos y plazos del mecanismo de Suspensión de Obligaciones contenido la Sección XIX del Contrato de Concesión.
116. Por último, con relación a la declaración contenida en el numeral 4.7, se verifica que esta ha sido incorporada en virtud de lo establecido en el literal d) del artículo 3 del DU 009-2024³⁰. Sobre el particular, el Concedente, en el párrafo 9.29 de su Informe N° 2049-2024-MTC/19.02, señala lo siguiente:

"IX. ANÁLISIS DE LAS MODIFICACIONES DE LA PROPUESTA DE ADENDA N° 4 AL CONTRATO DE CONCESIÓN

9.29. (...) esta propuesta de cláusula busca dejar explícito que los acuerdos derivados de la suscripción de la Adenda N° 4 no reconocen ninguna obligación compensatoria o indemnizatoria por la ejecución de la referida estación; no obstante, se reconoce económicamente el cambio del procedimiento constructivo, es decir, del "Paso en Vacío" al "Paso en Lleno". Cabe destacar, que este reconocimiento económico, como contraprestación, se justifica por la necesidad de ajustar el presupuesto y las condiciones técnicas al nuevo procedimiento constructivo, sin que ello implique una compensación o indemnización por la suscripción de la citada Adenda en relación con la ejecución de la modificación del procedimiento constructivo en la referida estación.

(Subrayado agregado.)

117. Al respecto, es preciso comentar que la referida declaración se condice con el objeto del Proyecto de Adenda, toda vez que, el reconocimiento económico al Concesionario se debe a la ejecución del Paso en Lleno de la tuneladora TBM 1 en la Estación E-13: "Estación Central".

E.2. Cláusula Quinta: Reglas de Interpretación

²⁹ Conforme a lo señalado por el Concedente en los párrafos 9.23 y 9.24 del Informe N° 2049-2024-MTC/19.02.

³⁰ DU 009-2024:

"Artículo 3.- Reglas especiales para la ejecución del Paso en Lleno de la tuneladora -TBM en la Estación E-13: Estación Central del Proyecto Línea 2.

(...)

d. La referida modificación contractual no podrá incluir ni reconocer el pago de ninguna compensación indemnización en favor del Concesionario derivadas del acuerdo suscrito en el marco del presente artículo".

118. En la Cláusula Quinta del Proyecto de Adenda se establecen las siguientes reglas para su interpretación:

“CLÁUSULA QUINTA: REGLAS DE INTERPRETACIÓN

- 5.1 *Las Partes declaran que el Contrato, la Adenda N° 1, la Adenda N° 2, la Adenda N° 3 y la presente Adenda se interpretarán y ejecutarán como un solo instrumento.*
- 5.2 *Las Partes acuerdan que las disposiciones del Contrato de Concesión, la Adenda N° 1, la Adenda N° 2 y la Adenda N° 3 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 de Concesión, Adendas N° 1, N° 2 y N° 3, y los términos de la presente Adenda, primará lo establecido en esta última. Por lo tanto, lo establecido en la presente Adenda prevalece sobre cualquier disposición del Contrato y de las Adendas N° 1, N° 2 y N° 3 que discrepe 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 este, corresponden a los términos definidos en el Contrato y Adendas N° 1, N° 2 y N° 3, o, en su defecto, a los términos definidos por las Leyes y Disposiciones Aplicables o a términos que son correctamente utilizados en mayúsculas”.*

119. De acuerdo con las disposiciones antes citadas, las cuales tienen carácter declarativo, se propone incorporar como criterio de interpretación que el texto del Proyecto de Adenda a ser suscrito primará sobre el contenido del Contrato de Concesión y las Adendas N° 1, N° 2 y N° 3, en caso de conflicto en la interpretación y/o ejecución de los referidos documentos contractuales. Al respecto, se considera que no se están variando los criterios de interpretación establecidos en el Contrato de Concesión (Cláusulas 16.4 a 16.10 del Contrato de Concesión), sino que se trata de un criterio que los complementa.

E.3. Cláusula Sexta: Disposiciones Finales

120. La Cláusula Sexta del Proyecto de Adenda contiene disposiciones vinculadas con la formalización del documento contractual (elevación a escritura pública y gastos notariales y registrales) que no ameritan comentarios.

E.4. Cláusula Séptima: Disposiciones Transitorias y Validez del Contrato

121. La Cláusula Séptima del Proyecto de Adenda contiene disposiciones de carácter declarativo en las cuales se establece que: (i) las demás disposiciones contenidas en el Contrato de Concesión y en las Adendas N° 1, N° 2 y N° 3 permanecen vigentes y se interpretan de forma sistemática y unitaria con la adenda a ser suscrita, y (ii) se mantienen los derechos y deberes establecidos en el Contrato de Concesión y en las Adendas N° 1, N° 2 y N° 3.
122. Al respecto, se observa que se tratan de declaraciones realizadas por las propias Partes respecto de los efectos de las modificaciones a introducirse, con el Proyecto de Adenda, en relación con las demás disposiciones del Contrato de Concesión y sus Adendas, las cuales se mantienen vigentes con la adenda a ser suscrita, lo que es un aspecto que no amerita comentarios.

V. CUESTIÓN FINAL

123. Como punto de partida, la opinión técnica contenida en el presente Informe debería ser puesta en conocimiento del Consejo Directivo a fin de que dicho órgano colegiado proceda con su revisión y aprobación, de considerarlo pertinente, en el marco de sus competencias. No obstante, considerando que a la fecha este Organismo Regulador no cuenta con el quorum requerido para llevarse a cabo las sesiones de Consejo Directivo, conforme con lo

señalado en el artículo 6 del ROF³¹, no es posible que el presente Informe pueda ser objeto de debate, aprobación y posterior notificación dentro del plazo legamente previsto para tal efecto.

124. Ahora bien, en atención a la Disposición Específica N° 4 de las Disposiciones para la adopción de medidas de emergencia por parte de la Presidencia Ejecutiva del Ositrán, en aplicación del numeral 10 del artículo 9 del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán, aprobadas mediante Resolución de Presidencia N° 0048-2023-PD-OSITRAN de fecha 9 de noviembre de 2023, se advierte, entre otros aspectos, que los informes sustentatorios de los asuntos a ser incorporados en la agenda deberán contener: *“análisis respecto a la determinación del asunto como una situación de emergencia, en el que se indiquen, entre otros, los elementos fácticos que sustenten la evaluación respectiva”*.
125. En ese sentido corresponde a estas Gerencias evaluar si como consecuencia de la evaluación realizada al Proyecto de Adenda, se ha identificado algún aspecto que pudiese ameritar que la Presidencia del Consejo Directivo proceda con adoptar de manera excepcional las medidas de emergencia correspondientes, conforme a lo establecido en el numeral 10 del artículo 9 del ROF.
126. En el presente caso, como consecuencia del análisis realizado al Proyecto de Adenda no se han identificado aspectos que ameriten recomendar a la Presidencia Ejecutiva del Ositrán ejercer su atribución de adoptar medidas de emergencia sobre asuntos que corresponda conocer al Consejo Directivo con cargo a darle cuenta posteriormente y, en consecuencia, apruebe excepcionalmente el presente Informe Conjunto a efectos de emitir la opinión de este Organismo Regulador. Sin perjuicio de ello, se recomienda el traslado de este a la DGPPT del MTC para conocimiento del análisis realizado por estas Gerencias al Proyecto de Adenda.
127. Finalmente, cabe traer a colación lo establecido en el primer párrafo del literal b) del artículo 3 del DU 009-2024, el cual establece que habiéndose solicitado la opinión previa del Organismo Regulador y de no emitirse esta dentro del plazo máximo de diez (10) días hábiles contados desde la recepción de su solicitud, su opinión será entendida como favorable. Por tanto, en caso de que el Organismo Regulador no comunicara su opinión dentro del plazo legal correspondiente, la DGPPT del MTC entenderá que esta es favorable.

VI. CONCLUSIONES

128. De conformidad con lo establecido en el artículo 3 del DU 009-2024 y la Sección XVIII del Contrato de Concesión, a partir del análisis técnico realizado por los órganos del Ositrán, en el ámbito de sus competencias y funciones, se puede arribar a las siguientes conclusiones:
 - (i) La opinión del Ositrán tiene como fin evaluar técnicamente el Proyecto de Adenda remitido por el Concedente, dejando a salvo que cualquier modificación o inclusión posterior que se realice al mismo no podrá considerarse que cuenta con la evaluación y opinión previa de este Organismo Regulador.
 - (ii) La solicitud de opinión técnica respecto del Proyecto de Adenda al Contrato de Concesión del Proyecto Línea 2 y Ramal Av. Faucett – Av. Gambetta de la Red Básica

³¹ Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán, aprobado mediante Decreto Supremo N° 012-2015-PCM:

“Artículo 6.- Del Consejo Directivo

(...)

El quórum de asistencia a las sesiones es de tres (3) miembros, siendo necesaria la asistencia del Presidente o del Vicepresidente para sesionar válidamente. Los acuerdos se adoptan por mayoría de los miembros asistentes. El Presidente tiene voto dirimente”.

del Metro de Lima y Callao, cumple con los requisitos de admisibilidad previstos en el referido título contractual y el Decreto de Urgencia N° 009-2024.

- (iii) Es responsabilidad del Concedente observar y cumplir el marco normativo que establece reglas especiales para la presente modificación contractual, de acuerdo al Principio de Legalidad previsto en la Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo, según el cual las autoridades, funcionarios y servidores del Poder Ejecutivo están sometidos, entre otros, a las leyes y a las demás normas del ordenamiento jurídico, debiendo quedar claro que, es función del Ositrán verificar el cumplimiento de obligaciones por parte del Concesionario, de conformidad con lo previsto en las Leyes N° 26917 y N° 27332.
- (iv) En el Proyecto de Adenda, las Partes plantean las modificaciones necesarias para la ejecución del Paso en Lleno de la tuneladora -TBM en la Estación E-13: Estación Central del Contrato de Concesión del Proyecto Línea 2 y Ramal Av. Faucett – Av. Gambetta de la Red Básica del Metro de Lima y Callao.
- (v) El Proyecto de Adenda acordado entre las Partes, habilita la incorporación del Paso en Lleno como método Constructivo a ser implementado en la Estación 13, para continuar con la ejecución de la excavación en el tramo donde se ubicaría la estación, permitiendo que la TBM continúe su avance sin que se encuentre construida la Estación E-13 a nivel de losa de fondo, ya que, en el supuesto que no se concrete esta posibilidad, la tuneladora quedaría paralizada por un plazo aproximado de al menos trece meses³², lo que podría generar altos costos para el Estado Peruano.

Será necesario que, luego de la suscripción de la adenda que viabilice el paso en lleno de la tuneladora, se realice la solicitud de modificación de los EDIs relacionados con el Paso en Lleno de acuerdo con la Cláusula 6.4 del Contrato de Concesión.

- (vi) La modificación propuesta permitiría, además, culminar las inserciones urbanas de las estaciones E19, E18, E17, E16, E15, E14, y posibilitar el retiro progresivo de los cerramientos, beneficiando con ello a la población afectada por los mismos.
- (vii) Respecto a los cambios incorporados el Proyecto de Adenda, las Partes plantean Incluir la definición de "Paso en Lleno" y "Presupuesto Actualizado de Inversión", introduciendo el concepto del procedimiento constructivo que permite el paso de la Tuneladora a través de una Estación de manera previa a su construcción, así como se incluye las modificaciones necesarias a los EDIs para permitir implementar este cambio de acuerdo a la Cláusula 6.4 del Contrato de Concesión.
- (viii) Asimismo, se plantea incorporar una nueva definición denominada: "Presupuesto Actualizado de Inversión", definición que adiciona al Presupuesto de Inversión, el monto de USD 3,625,114.92 que resulta ser el monto adicional acordado por las Partes destinados a la ejecución del Paso en Lleno en la Estación 13; asimismo, se ha advertido que de conformidad a los montos que figuran en el Anexo 2, la sumatoria total por los costos que implica la implementación del Paso en Lleno, es de USD 3,625,114.93 y no de USD 3,625,114.92 como se ha colocado en el proyecto de Adenda remitido.
- (ix) Al Ositrán no le corresponde opinar o pronunciarse sobre los aspectos referidos al Equilibrio Económico financiero, Contingencias fiscales al Estado.
- (x) Con relación a los presupuestos presentados y otros costos relacionados a la implementación del procedimiento constructivo denominado "Paso en Lleno", se debe precisar que el pronunciamiento del Regulador así como el análisis contenido en el

32 considerado en el cronograma consolidado del EDI 1B-12D "Estación E-13 Estación Central. Proyecto de Obra Civil" aprobado con la Resolución de Dirección de Infraestructura N° 004-2023-ATU/DI del 27 de abril del 2023.

presente informe, se efectúa en cumplimiento a las disposiciones del DU 009-2024; y, en consecuencia, a efectos de realizar la evaluación correspondiente, el Organismo Regulador ha tomado como insumo, la información, análisis y valores considerados y detallados en el Oficio N° 2649-2024-MTC/19, así como sus adjuntos remitido por el MTC.

- (xi) Con base en el análisis técnico descrito en el presente Informe Conjunto, en el marco de sus respectivas competencias en concordancia con el ROF, las Gerencias correspondientes, concluyen lo siguiente respecto del Proyecto de Adenda al Contrato de Concesión:

Respecto a las modificaciones contractuales propuestas

A. Modificar el apartado de Definiciones de la Sección I del Contrato de Concesión.

Con respecto a la modificación de la Sección I de las Definiciones del Contrato dentro del Proyecto de Adenda materia de análisis, las Partes plantean incluir la definición de "Paso en Lleno" y "Presupuesto Actualizado de Inversión", introduciendo el concepto del procedimiento constructivo que permite el paso de la Tuneladora a través de una Estación de manera previa a su construcción, así como se incluye las modificaciones necesarias a los EDIs para permitir implementar este cambio de acuerdo a la Cláusula 6.4 del Contrato de Concesión

Tales cambios resultan ser relevantes, en la medida que, al ser una nueva técnica constructiva no regulada en el Contrato de Concesión, se hace necesario la incorporación de ambas definiciones.

Adicionalmente a lo señalado, no se debe perder de vista que, dentro del proceso de negociación, Las Partes son las que han considerado la forma en la que se va a proceder con la implementación del Paso en Lleno, así como el mecanismo de pago que implica ello.

B. Modificar la sección VI: Inversiones Obligatorias y Pruebas en Puesta en Marcha del Contrato de Concesión.

Al respecto, Las Partes han acordado que el Concesionario solicitará la modificación de los EDIS respectivos, siguiendo el procedimiento dispuesto en la cláusula 6.4 del Contrato de Concesión.

Adicionalmente a ello, Las Partes han acordado también los costos necesarios para su implementación, así como la materialización de las modificaciones que sean necesarias realizar a efectos de la implementación de tal Procedimiento Constructivo, que complementan los ya existentes en el Contrato de Concesión.

C. Modificar la Cláusula 10.4 de la Sección X: Régimen Financiero del Contrato de Concesión, referido al acápite de cofinanciamiento, de acuerdo con lo siguiente:

Respecto a este punto, la creación del concepto denominado Presupuesto Actualizado de Inversión, es consecuencia del proceso de negociación entre Las Partes, por lo que las modificaciones al Contrato relacionados a estos aspectos son consistentes con el objeto del presente Proyecto de Adenda.

D. Modificar el Anexo 6: Especificaciones Técnicas Básicas del Contrato de Concesión.

Al ser el Paso en Lleno un procedimiento constructivo no contemplado ni detallado en el Contrato de Concesión, resulta ser clara la necesidad de agregar en las especificaciones

técnicas dicho procedimiento constructivo.

E. Condiciones señaladas en el Proyecto de Adenda

Con relación a las condiciones señaladas en el Proyecto de Adenda contenidas en sus Cláusulas Cuarta a la Séptima, se concluye lo siguiente:

- En lo que respecta a las declaraciones de las Partes contenidas en la Cláusula Cuarta, se concluye que:
 - No compete al ámbito de competencias del Organismo Regulador opinar sobre si los acuerdos del Proyecto de Adenda alteran o no la naturaleza de la Concesión como tampoco si alteran o no el equilibrio económico financiero de las prestaciones a cargo de las Partes, pues ello se encuentra reservado a otras entidades públicas, las cuales dadas las reglas especiales establecidas en el DU 009-2024, no intervienen en el presente procedimiento de modificación contractual a través de la emisión de opiniones.
 - Las declaraciones vinculadas con la situación de las Partes en torno al desarrollo de arbitrajes u otras instancias, tienen como objetivo garantizar a las Partes que la suscripción del Proyecto de Adenda no tendrá ningún efecto adverso sobre reclamaciones presentadas o que pudieran presentarse respecto a posibles incumplimientos del Contrato de Concesión.
 - En cuanto a la declaración de las Partes de que queda a salvo el derecho del Concesionario de solicitar una Suspensión de Obligaciones relativa al Reconocimiento y Pago de las Obras Programadas en la Valoración de Avance mediante el Pago por Obra (PPO) o la Retribución por Inversión (RPI), cabe señalar que para su ejercicio el Concesionario deberá observar las condiciones, términos y plazos del mecanismo de Suspensión de Obligaciones contenido la Sección XIX del Contrato de Concesión.
 - La declaración que señala que el Proyecto de Adenda a ser suscrita no contempla ningún pago de compensación o indemnización a favor del Concesionario guarda consistencia con lo establecido en el literal d) del artículo 3 del DU 009-2024.
- Respecto de la Cláusula Quinta, se considera que se trata de un criterio que complementa las reglas de interpretación establecidos en el Contrato de Concesión (cláusulas 16.4 a 16.10 del Contrato de Concesión).
- En cuanto a las Cláusulas Sexta y Séptima, estas contienen disposiciones sobre la formalización del documento contractual y declaraciones respecto de los efectos de las modificaciones a introducirse con el Proyecto de Adenda, aspectos que no ameritan comentarios.

VII. RECOMENDACIONES

Sobre la base del análisis contenido en el presente Informe, se recomienda remitir el presente Informe Conjunto a la Presidencia Ejecutiva del Ositrán, el cual contiene la opinión técnica de estas Gerencias respecto del Proyecto de Adenda N° 4 al Contrato de Concesión Proyecto Línea 2 y Ramal Av. Faucett – Av. Gambetta de la Red Básica del Metro de Lima y Callao, a efectos de que se realice su traslado a la DGPPT del MTC para conocimiento.

Atentamente,

Firmado por
RICARDO QUESADA ORÉ
Gerente de Regulación y Estudios Económicos
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Firmado por
FRANCISCO JARAMILLO TARAZONA
Gerente de Supervisión y Fiscalización
Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Firmado por
JAVIER CHOCANO PORTILLO
Jefe de la Gerencia de Asesoría Jurídica
Gerencia de Asesoría Jurídica

Visado por
MELINA CALDAS CABRERA
Jefa de Regulación
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Visado por
MIGUEL GONZÁLEZ BEDOYA
Jefe de Contratos Ferroviarios y del Metro de Lima
y Callao (e)
Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Visado por
PATRICIA HUANQUI VALCARCEL
Abogado Senior
Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Visado por
ELVIS LULI SANCHEZ BARRUETA
Supervisor in Situ de Inversiones
Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Visado por
YESSICA OCHOA CARBAJO
Analista de Regulación
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Visado por
TITO JIMÉNEZ CERRÓN
Jefe de la Jefatura de Asuntos Jurídico Contractuales
Gerencia de Asesoría Jurídica

Visado por
LUIS VASQUEZ PAZ
Supervisor de Inversiones
Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Visado por
CÉSAR SOTOMAYOR TEVES
Asesor Legal
Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Visado por
EMMANUEL POLANCO NORIEGA
Especialista de Asuntos Jurídico Contractuales
Jefatura de Asuntos Jurídico Contractuales

Visado por
MISSAEL ALVAREZ HUAMAN
Analista de Regulación
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

NT: 2024091142

Se adjunta:

- Resumen Ejecutivo.
- Proyecto de Acuerdo de Consejo Directivo.
- Proyecto de Oficio dirigido a la DGPPT del MTC