



PERÚ

Presidencia  
del Consejo de Ministros

OSITRAN

Organismo Regulador de la  
Infraestructura de Transportación de  
Uso Público

**ACUERDO N° 1856-557-15-CD-OSITRAN  
de fecha 21 de julio de 2015**

Vistos, los Informes N° 040 y 041-15-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, el Oficio N° 221-2015/PROINVERSION/DE mediante el cual PROINVERSIÓN remitió a OSITRAN para opinión la versión final del Contrato de Concesión de la Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 4; y de conformidad con lo establecido en la Ley N° 27332 y el Artículo 28° del Decreto Supremo N° 044-2006-PCM, y sus modificatorias, así como en lo dispuesto por el Decreto Legislativo N° 1012, Ley Marco de Asociaciones Público Privadas y su Reglamento, aprobado mediante Decreto Supremo N° 127-2014-EF y sus modificatorias, el Consejo Directivo de OSITRAN acordó por unanimidad:

a) Emitir opinión técnica sobre la versión final del Contrato de Concesión de la Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 4: Huancayo-Izcuchaca-Mayoc-Ayacucho / Ayacucho-Andahuaylas-Puente Sahuinto / Dv. Pisco-Huaytará-Ayacucho, remitida por PROINVERSIÓN el 30 de junio de 2015, el cual contiene las observaciones y sugerencias formuladas por este Regulador conforme a lo señalado en el Informe N° 041-15-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, en los siguientes términos:

- (i) Con relación a los temas tarifarios, la opinión técnica del Regulador es la siguiente:
- Debe precisarse en el literal c) de la cláusula 9.4 de qué manera se implementará el cobro de USD 1,50 en cada unidad de peaje.
  - Se recomienda mejorar la redacción del literal c) de la cláusula 9.5., en lo relacionado a la manera en que se implementará el cobro de cada unidad de peaje, conforme se señala en el numeral 31 del informe de vistos.
- (ii) Con relación a la calidad del servicio, la opinión técnica del Regulador es la siguiente:

**a) Entrega del área de la Concesión**

- Previamente a la suscripción del Contrato de Concesión, el Concedente debe demostrar documentadamente que cuenta con la disponibilidad de los terrenos donde se ejecutarán las Obras a cargo del Concesionario, así como asegurar la calidad de la infraestructura que le será entregada en aquellos Sub Tramos en los que no ejecutará actividades de Rehabilitación y Mejoramiento y Mantenimiento Periódico Inicial.
- Debe precisarse las progresivas de entrada y salida de todas las ciudades por donde se desarrollará la infraestructura, identificándose claramente las zonas urbanas.

**b) De los Expedientes Técnicos y Estudio Definitivo de Ingeniería e Impacto Ambiental**

- Debe aclararse lo dispuesto en la cláusula 6.4 con respecto al reconocimiento de intervenciones en pontones por parte del Concesionario como costos adicionales a los pagos contractuales.





PERÚ

Presidencia  
del Consejo de Ministros

OSITRAN

Proyecto de Presupuesto de  
Inversión y Presupuesto de  
Gastos Corrientes del Estado

- Debe corregirse el párrafo citado de la cláusula 6.4 referido a la aprobación de los sectores críticos y/o vulnerables por parte del Regulador. En este sentido, debe establecerse que es competencia del Concedente la aprobación de dichos sectores, previa opinión del Regulador. Asimismo, debe establecerse los parámetros técnicos que definan claramente los sectores críticos y/o vulnerables.

**c) Sobre el Libro de Sugerencias y Reclamos**

- Debe concordarse el primer y el segundo párrafo de la cláusula 6.9 del Proyecto de Contrato a efectos que la penalidad por no mantener el Libro de Sugerencias y Reclamos pueda ser aplicada durante todo el plazo de la Explotación.

**d) Obras Adicionales**

- Se debe evaluar la pertinencia de eliminar las últimas líneas del último párrafo de la cláusula 6.32 referido a la suscripción de una adenda cada vez que se haya aceptado una Obra Adicional.

**e) Obras por Seguridad Vial**

- Debe incorporarse un procedimiento para calificar qué obras pueden ser categorizadas dentro del concepto de Seguridad Vial. Asimismo, deberá detallarse que las obras que pueden ser calificadas como Obras por Seguridad Vial se circunscriban a:
  - Reductores de velocidad
  - Puentes peatonales
  - Señalización horizontal y vertical
  - Elementos de encarrilamiento y defensa
  - Modificación del trazo, de la geometría de la carretera en puntos específicos, con fines de Seguridad Vial.
- Debe precisarse el monto máximo de inversión para la ejecución de las Obras por Seguridad Vial, tal como se establece en el caso de las Obras Adicionales.

**f) De la Conservación**

- Debe considerarse que previamente a la Suscripción del Contrato de Concesión, el Concedente deba entregar protocolos de medición de los Niveles de Servicio de los Sub Tramos que serán entregados al Concesionario, concordantes con los niveles exigidos en el Anexo I del Contrato de Concesión.

- (iii) Con relación al régimen económico-financiero, la opinión del Regulador es la siguiente:





PERÚ

Presidencia  
del Consejo de Ministros

OSITRAN

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

**a) Pagos del Concesionario por concepto de Supervisión de la Rehabilitación y Mejoramiento y Mantenimiento Periódico Inicial**

- Con relación al porcentaje de supervisión establecido en la cláusula 10.3, se considera necesario que este porcentaje sea desagregado de la siguiente manera: 5,5% para la supervisión de Obras y 0,5% por concepto de seguimiento y control de la supervisión. De la misma manera, deberá desagregarse el monto establecido para la supervisión del Mantenimiento Periódico Inicial.
- Debe agregarse una cláusula precisando que en caso se produzcan mayores costos de supervisión, estos deberán ser asumidos por la parte del Contrato de Concesión que los genere.

**b) Garantías a favor de los Acreedores Permitidos**

- Debe incorporarse una precisión en la cláusula 11.13 del Proyecto de Contrato en el sentido que las garantías que se constituyan para efectos del Endeudamiento Garantizado Permitido que sirvan para financiar la ejecución de la Rehabilitación y Mejoramiento, sólo contemple el inicio de la ejecución de dichas obras (es decir, lo correspondiente al primer Hito Financiero), toda vez que estas últimas serán remuneradas inmediatamente por cada avance de obra, es decir al finalizar cada Hito Financiero.
- Con relación a los bienes sobre los cuales se constituirán las garantías, debe precisarse en el literal b) de la cláusula 11.13, que los ingresos que no son de libre disponibilidad del Concesionario y que, por tanto, deben ser excluidos, son los destinados al pago de impuestos, de la supervisión y tasa de regulación.

**c) Cierre Financiero**

- De acuerdo al esquema de pagos previsto en el Apéndice 5 del Anexo XI del Proyecto de Contrato, se entiende que el Concesionario debe lograr el Cierre Financiero únicamente para el financiamiento de las obras vinculadas al Mantenimiento Periódico Inicial y para el inicio de la ejecución de las obras de Rehabilitación y Mejoramiento, toda vez que estas últimas serán remuneradas inmediatamente por el Concedente por cada avance de obra. En ese sentido, el Cierre Financiero en el caso de la RM debería ser exigible solo para el primer Hito Financiero.
- Considerando que la Rehabilitación y Mejoramiento y el Mantenimiento Periódico Inicial tienen plazos de inicio de obras independientes, se recomienda contemplar cierres financieros individuales para el MPI y para el primer Hito Financiero de la RM.

**d) Autorización de constitución de garantías**

- Con respecto a los documentos necesarios para la evaluación de la constitución de garantías, adicionalmente a los documentos señalados en la cláusula 11.15, el Concesionario deberá entregar lo siguiente: i) Constitución de hipoteca del derecho de concesión o garantías mobiliarias; ii) modelo económico-financiero considerando las





PERÚ

Presidencia  
del Consejo de Ministros

OSITRAN

ORGANISMO REGULADOR DE LA  
INVESTIGACIÓN Y LAS ACTIVIDADES DE  
TRANSPORTE DE USO PÚBLICO

características del financiamiento y cumplimiento de covenants; y, iii) otros contratos relacionados al financiamiento, en lo que corresponda.

- El procedimiento de aprobación de la constitución de las garantías debe contemplar que el plazo máximo del Concedente para emitir su autorización debe ser contado desde la notificación de la opinión técnica del Regulador.
- En la cláusula 11.15, se considera imperativo otorgar al Regulador un plazo de quince (15) días hábiles para emitir su opinión. Asimismo, se debe precisar que, en el caso de solicitar información, el cómputo de los días faltantes para completar el plazo se reanudará una vez recibida la información solicitada de forma completa.

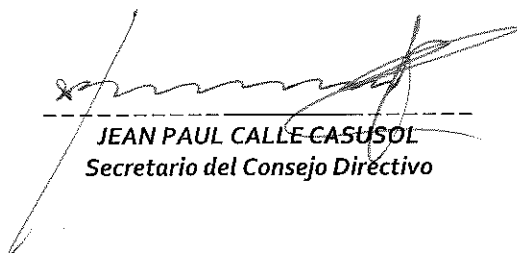
**e) Sobre la Rehabilitación y Mejoramiento**

- Con relación al numeral 2 del Apéndice 5 del Anexo XI, a fin de no generar contingencias operativas en el cálculo del factor mencionado en éste, en caso el EDI se apruebe en Nuevos Soles, deberá establecerse la fecha del Tipo de Cambio a utilizarse para efectos de la conversión del monto del EDI e IA de Nuevos Soles a Dólares Americanos.

(iv) Con relación al título Otros Aspectos de Competencia de OSITRAN, se formulan recomendaciones cuya incorporación OSITRAN considera necesaria.

- b) Notificar a PROINVERSIÓN el presente Acuerdo, así como copia del Informe N° 041-15-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN.
- c) Dispensar el presente Acuerdo de lectura y aprobación posterior del Acta.

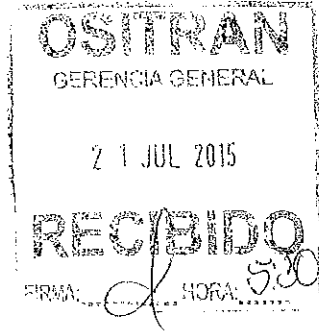
*CERTIFICO: Que la presente copia es fiel de su original.*



JEAN PAUL CALLE CASUSOL  
Secretario del Consejo Directivo



**INFORME N° 041-15-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN**



**OBED CHUQUIHUAYTA ARIAS**  
Gerente General

De : **MANUEL CARRILLO BARNUEVO**  
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

**FRANCISCO JARAMILLO TARAZONA**  
Gerente de Supervisión y Fiscalización

**JEAN PAUL CALLE CASUSOL**  
Gerente de Asesoría Jurídica

Asunto : Opinión sobre la "Versión Final del Contrato de Concesión" (al 24.06.2015) de la Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 4: Huancayo-Izcuchaca-Mayocc-Ayacucho / Ayacucho-Andahuaylas-Puente Sahuinto / Dv. Pisco-Huaytará-Ayacucho

Fecha : 21 de julio de 2015

**I. OBJETO**

1. Emitir opinión técnica sobre la "Versión Final del Contrato de Concesión" (al 24.06.2015) de la Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 4: Huancayo-Izcuchaca-Mayocc-Ayacucho / Ayacucho-Andahuaylas-Puente Sahuinto / Dv. Pisco-Huaytará-Ayacucho, remitido por PROINVERSION.

**II. ANTECEDENTES**

2. Con el fin de participar en el proceso de coordinación interinstitucional convocado por PROINVERSION, en fechas 15 de abril y 5 de junio del presente año, OSITRAN ha remitido a dicha Entidad vía correo electrónico, matrices con comentarios, observaciones y aportes respecto de las distintas versiones de contrato remitidas por éste de manera informal.
3. Mediante Oficio N° 221-2015/PROINVERSION/DE, recibido el 30 de junio de 2015, PROINVERSION solicitó a OSITRAN su opinión respecto de la versión final del Contrato de Concesión (al 24.06.2015) de la Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 4: Huancayo-Izcuchaca-Mayocc-Ayacucho / Ayacucho-Andahuaylas-Puente Sahuinto / Dv. Pisco-Huaytará-Ayacucho.

**III. MARCO LEGAL**

4. La competencia de un órgano administrativo comprende la esfera de atribuciones encomendadas por el ordenamiento jurídico a una entidad; por ende, contiene el conjunto de funciones y facultades que pueden ser ejercidas por la Administración. Así, de acuerdo al artículo 61° de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General (LPAG), la competencia de las entidades tiene su fuente en la Constitución y en la Ley, y es reglamentada por las normas que de aquella se derivan.



5. El artículo 3° de la Ley N° 26917, Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público (Ley de Creación de OSITRAN), establece que la misión de este Organismo 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.
6. Para tal efecto, el artículo 6° de la citada norma, concordado con el artículo 3° de la Ley N° 27332, Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión privada en Servicios Públicos (Ley Marco de los Organismos Reguladores) prevé que este tipo de entidades ejercen las funciones: a) Normativa, b) Reguladora, c) Supervisora, d) Fiscalizadora y Sancionadora, e) Solución de Controversias.
7. El numeral 3.2 del artículo 3° de la Ley Marco de los Organismos Reguladores, dispone de modo expreso que dichas funciones serán ejercidas con los alcances y limitaciones que se establezcan en sus respectivas leyes y reglamentos; por tal motivo, el alcance de las mismas no puede verse limitado por normas de distinta naturaleza, así como tampoco por un contrato de concesión.
8. El 13 de mayo de 2008, se publicó el 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 (Ley Marco de APP's).
9. El numeral 9.3 del Artículo 9° de la Ley Marco de APP's establece que el diseño final del contrato de Asociación Público-Privada, a cargo del Organismo Promotor de la Inversión Privada correspondiente, requerirá la opinión favorable de la entidad pública competente y del Ministerio de Economía y Finanzas, quienes emitirán opinión en un plazo no mayor de quince (15) días hábiles respecto a las materias de su competencia; agregando que si no hubiera respuesta en dicho plazo, se entenderá que la opinión es favorable. Asimismo, establece que se requerirá la opinión del Organismo Regulador correspondiente, el que deberá emitirla únicamente dentro del mismo plazo, añadiendo que los informes y opiniones se formularán una sola vez por cada entidad, salvo que el Organismo Promotor de la Inversión Privada solicite informes y opiniones adicionales.



En ese mismo sentido, el numeral 9.5 del Artículo 9° de dicha Ley establece que las modificaciones que se produzcan a la versión final del Contrato de Asociación Público-Privada, que impliquen cambios significativos en los parámetros económicos, incluyendo las garantías establecidas, durante la fase de promoción de la inversión o la implementación del proyecto de inversión, requerirá la opinión favorable de la entidad pública competente y del Ministerio de Economía y Finanzas, quienes emitirán opinión en un plazo no mayor de diez (10) días hábiles respecto a las materias de su competencia, destacando que si no hubiera respuesta en dicho plazo, se entenderá que la opinión es favorable. Del mismo modo, la norma establece que se requerirá la opinión del Organismo Regulador, el que deberá emitirla únicamente dentro del mismo plazo; precisándose que los criterios operativos requeridos para su implementación serán establecidos en el Reglamento.

11. El artículo 14 del Reglamento de la Ley de APP, aprobado mediante Decreto Supremo N° 127-2014-EF y sus modificatorias, establece que la Opinión del Regulador a que se refiere el numeral 9.3 del Artículo 9° de la Ley Marco de APP's, se restringirá a los aspectos de su competencia de acuerdo a lo establecido en su ley de creación y su marco normativo.



12. Con relación a lo anterior, es necesario apuntar que la opinión técnica de OSITRAN sobre nuevos contratos de concesión, forma parte de la función supervisora de este Organismo Regulador comprendida en la Ley Marco de APP's y la Ley de Creación de OSITRAN; precisándose además que de acuerdo al artículo 37<sup>1</sup> del Reglamento General de OSITRAN (REGO)<sup>2</sup>, la aludida opinión técnica, debe incluir las materias referidas al régimen tarifario del Contrato, condiciones de competencia y de acceso a la infraestructura, aspectos técnicos, económicos y jurídicos relativos a la calidad y oportuna prestación de los servicios, y a los mecanismos de solución de controversias derivadas de la interpretación y ejecución de los contratos, así como a las demás materias de competencia del OSITRAN.
13. La referida disposición del REGO precisa el alcance de lo dispuesto en la Ley N° 27701, Ley que establece disposiciones para garantizar la concordancia normativa entre los procesos de privatización y concesiones con la legislación regulatoria; constituyendo un mecanismo de control de los aspectos regulatorios aplicables sobre el contenido de los procesos de concesión de infraestructura de transporte de uso público implementados por PROINVERSION, para cautelar el respeto al régimen regulatorio establecido.
14. Finalmente, el artículo 14° del Reglamento de la Ley de APP establece que el plazo para la emisión de las opiniones al diseño final del contrato de Asociación Público Privada será no mayor de quince (15) días hábiles, conforme a lo previsto en el numeral 9.3 del artículo 9° de la Ley Marco de APP's; mientras que las opiniones a las modificaciones a la versión final del contrato de Asociación Público Privada serán emitidas dentro un plazo no mayor de diez (10) días hábiles de acuerdo al numeral 9.5 del artículo 9° de la Ley. Dichos plazos se contarán a partir del día siguiente de recibida la solicitud de opinión con la documentación sustentatoria respectiva.

#### IV. DE LA MATERIA CONTRACTUAL OBJETO DE OPINIÓN

15. De conformidad con el marco legal expuesto en el acápite previo, la emisión de la opinión técnica de este Organismo Regulador respecto de la Versión Final del Contrato de Concesión remitido por PROINVERSIÓN, se circunscribe a las materias de competencia de OSITRAN conforme al marco legal vigente.



16. En ese contexto, y atendiendo a que el título habilitante de la concesión es de naturaleza unitaria y responde a una causa única; encontrándose vinculados los aspectos regulatorios de competencia de OSITRAN a los temas tarifarios, de facilidades esenciales y calidad del servicio, el presente informe técnico contendrá el análisis y comentarios sobre dichos temas, y sobre las demás materias regulatorias de competencia de OSITRAN. Ello, a efectos que PROINVERSIÓN los tenga en consideración en el diseño del Contrato de Concesión, para una mejor aplicación del régimen regulatorio establecido.



#### V. ANÁLISIS

17. El análisis que se presenta a continuación se basa en la siguiente información remitida por PROINVERSIÓN mediante Oficio N° 221-2015/PROINVERSIÓN/DE:



**Artículo 37.- Opinión 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, deberá emitir opinión previa a la celebración de cualquier contrato de concesión referido a la INFRAESTRUCTURA. El referido pronunciamiento incluirá materias referidas al régimen tarifario del contrato, condiciones de competencia y de acceso a la INFRAESTRUCTURA, aspectos técnicos, económicos y jurídicos relativos a la calidad y oportuna prestación de los servicios, y a los mecanismos de solución de controversias derivadas de la interpretación y ejecución de los contratos de concesión, así como a las demás materias de competencia del OSITRAN.

(...)

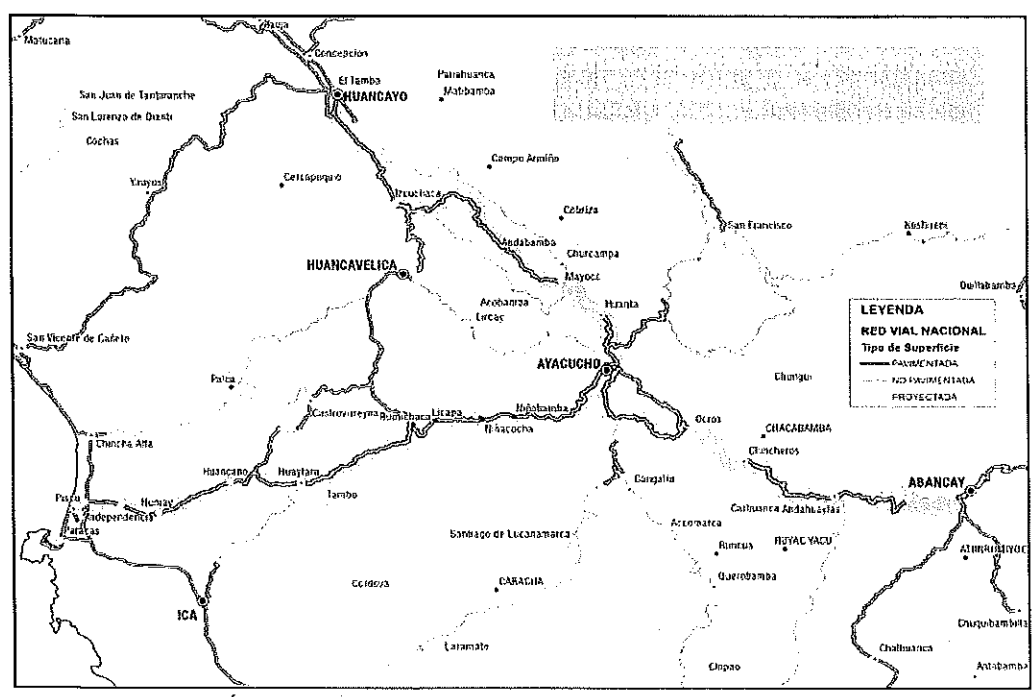
<sup>2</sup> Aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias.

- La "Versión Final del Contrato de Concesión (al 24.06.2015) de la Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 4: Huancayo-Izcuchaca-Mayocc-Ayacucho / Ayacucho-Andahuaylas-Puente Sahuinto / Dv. Pisco-Huaytará-Ayacucho (en adelante, el Proyecto de Contrato);
  - El Informe N° 1: "Identificación, análisis y asignación de riesgos", presentado por el asesor de transacción;
  - El Informe N° 2 Actualizado: "Modelo de evaluación Económico-Financiero", presentado por el asesor de transacción; y,
  - El Modelo Económico Financiero.
18. Asimismo, se ha considerado las Bases del Concurso y la información pública disponible contenida en el Portal Institucional de PROINVERSIÓN ([www.proinversion.gob.pe](http://www.proinversion.gob.pe)) a la fecha de elaboración del presente Informe.

**V.1. Principales características de la Concesión**

19. El área de influencia de la Concesión incorpora a los departamentos de Ica, Huancavelica, Junín, Ayacucho y Apurímac. El siguiente mapa muestra el tramo a ser concesionado.

**MAPA N° 1: Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 4**



Fuente: PROINVERSIÓN

20. El modelo de Concesión propuesto por PROINVERSIÓN contempla las siguientes características:





**Cuadro N° 1**  
**PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DE LA CONCESIÓN**

<b>Modalidad</b>	Concesión cofinanciada, pactada a suma alzada (salvo lo establecido para el caso de Emergencia Vial)
<b>Plazo de la Concesión</b>	Veinticinco (25) años, contados desde la Fecha de Suscripción del Contrato
<b>Actividades de la Concesión</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>Rehabilitación y Mejoramiento (RM)</u>, plazo de ejecución de 36 meses, el cual inicia a más tardar a los 575 días de suscrito el Contrato;</li> <li>- <u>Mantenimiento Periódico Inicial (MPI)</u>, plazo de ejecución de 24 meses, el cual inicia más tardar a los 390 días de suscrito el Contrato;</li> <li>- Operación; y,</li> <li>- Conservación</li> </ul>
<b>Inversión proyectada referencial</b>	USD 168,9 millones en obras de Rehabilitación y Mejoramiento, y USD 177,8 millones en obras de Mantenimiento Periódico Inicial. <sup>3</sup>
<b>Longitud del tramo vial</b>	970 km aproximadamente, divididos en dieciocho (18) sub tramos viales.
<b>Unidades de peajes</b>	Cuatro (04) existentes y cinco (05) nuevas.
<b>Factor de competencia</b>	Menor monto por: <ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>Pago por Rehabilitación y Mejoramiento (PRM)</u>, el cual se paga contra avances de la ejecución;</li> <li>- <u>Pago Anual por Mantenimiento Periódico Inicial (PAMPI)</u>, pagos semestrales durante un periodo de 15 años después de culminadas las intervenciones por MPI; y,</li> <li>- <u>Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO)</u>, pagos semestrales durante toda la vigencia de la concesión.</li> </ul>
<b>Ingresos del Concesionario</b>	El pago de los conceptos de PRM, PAMPI y PAMO se financia con el Cofinanciamiento <sup>4</sup> del Concedente y con la recaudación de peajes, descontado la provisión para Emergencias Viales.

21. El Concesionario será responsable de las intervenciones de Rehabilitación y Mejoramiento (RM) y Mantenimiento Periódico Inicial (MPI) de Sub Tramos específicos de la Concesión, de acuerdo al siguiente detalle:



<sup>3</sup> De acuerdo con el Modelo Económico Financiero remitido por PROINVERSIÓN mediante Oficio N° 221-2015/PROINVERSIÓN/DE.

<sup>4</sup> De acuerdo con el Apéndice 3 del Anexo XI:  
*Cofinanciamiento anual = PRM + PAMPI + PAMO – (Recaudación de Peaje – Provisión de Emergencia Vial).*

**Cuadro N° 2**  
**SUB TRAMOS DE LA CONCESIÓN Y TIPO DE INTERVENCIÓN**

N°	Inicio	Fin	Longitud (Km)	Tipo de Intervención Inicial*
1	Dv. Huancayo	Puente Chanchas	3,834	-
2	Puente Chanchas	Huayucachi	2,820	-
3	Huayucachi	Imperial	26,567	-
4	Imperial	Izcuchaca	31,219	-
5	Izcuchaca	Mayocc	116,863	RM
6	Mayocc	Huanta	32,756	-
7	Huanta	Ayacucho (Emp. PE-28A)	42,253	MPI
8	Ayacucho (Emp. PE-28A)	Km 0+000 (Ayacucho)	7,628	-
9	Km 0+000 (Ayacucho)	Abra Tocto	50,000	MPI
10	Abra Tocto	Ocros	48,800	-
11	Ocros	Chincheros	55,200	-
12	Chincheros	Santa María de Chicmo	66,022	-
13	Santa María de Chicmo	Andahuaylas (Emp. PE-30B)	20,340	MPI
14	Andahuaylas (Emp. PE-30B)	Dv. Kishuara (Emp. PE-3SD)	54,347	-
15	Dv. Kishuara (Emp. PE-3SD)	Dv. Sahuinto (Emp. PE-03S)	62,711	-
16	Dv. Sahuinto (Emp. PE-03S)	San Clemente (Emp. PE-01S)	13,739	-
17	San Clemente (Emp. PE-01S)	Puente Choclococha	163,810	-
18	Puente Choclococha	Ayacucho (Emp. PE-28A)	172,066	MPI
<b>Total</b>			<b>970,935</b>	

\* Los Sub Tramos que no requieren intervención se encuentran en un estado de conservación que permite ofrecer el servicio público con un adecuado nivel de transitabilidad.

Fuente: Informe N° 1: Identificación, análisis y asignación de riesgos, remitido por PROINVERSIÓN mediante Oficio N° 221-2015/PROINVERSIÓN/DE, y Bases del Concurso.

22. Visto lo anterior, a continuación se emitirá opinión sobre el Proyecto de Contrato remitido por PROINVERSIÓN mediante Oficio N° 221-2015/PROINVERSIÓN/DE. Para tal efecto, se tendrá en consideración los siguientes criterios generales, los cuales están basados en las funciones que otorga a OSITRAN la Ley N° 27701 y el Artículo 37° del Reglamento General de OSITRAN, y en los Lineamientos para la Emisión de Opinión de los Proyectos de Contratos de Concesión:

- Mantener una distribución equilibrada y razonable de los riesgos y prestaciones entre las Partes;
- Incentivar y promover la eficiencia en la provisión de los servicios relacionados con la infraestructura;
- Preservar la continuidad y sostenibilidad del servicio público y de la Concesión, a lo largo de la vigencia del Contrato de Concesión; y,
- Respetar las funciones, competencias y roles asignados en el marco institucional a las diversas entidades del Estado.

## V.2. Temas tarifarios

### V.2.1 Capítulo IX: El Peaje y la Tarifa

23. Los literales c) y f) de la cláusula 9.4 establecen las condiciones para iniciar el cobro del Peaje de USD 1,50 (más IGV) en las unidades de peaje nuevas y reajustar el Peaje a dicho monto en las unidades de peaje existentes, en los siguientes términos:



"9.4. (...)

c) A partir de la aceptación de la Rehabilitación y Mejoramiento y/o Mantenimiento Periódico Inicial, autorizados por el CONCEDENTE a ser puestos en servicio, de acuerdo a lo precisado en el Cuadro N° 9-3 del literal f) siguiente, según lo indicado en las Cláusulas 6.22 a 6.29, habiendo dado cumplimiento a lo especificado en la Cláusula 8.12 y luego de cumplido el requerimiento del literal a), el CONCESIONARIO deberá cobrar en las unidades de peaje un Peaje de Uno y 50/100 Dólares Americanos (US\$ 1,50) más el importe correspondiente al IGV y cualquier otro tributo aplicable, por sentido de desplazamiento. En el caso de las Unidades de Peaje existentes, al darse estas condiciones, el Peaje se reajustará a Uno y 50/100 Dólares Americanos (US\$ 1.50) más el importe correspondiente al IGV y cualquier otro tributo aplicable.

(...)

f) Para efectos del cobro de la Tarifa o su incremento, se tendrá en cuenta la puesta en servicio de los sub tramos de acuerdo a lo precisado en el cuadro N° 9-3."

[El subrayado es nuestro]

24. Sobre el particular, un primer aspecto a tener en cuenta es que, a diferencia de lo señalado en los citados literales, en el Cuadro N° 9-3 al que se hace referencia en la cláusula 9.4, se señalan todos los Sub Tramos correspondientes a cada unidad de peaje con sus respectivas longitudes, mas no se precisa en cuáles de ellos deberán ser aceptadas y puestas en servicio las obras de Rehabilitación y Mejoramiento (RM) y Mantenimiento Periódico Inicial (MPI).

25. Esta precisión resulta relevante toda vez que, conforme a la cláusula 6.2 del Proyecto de Contrato, el Concesionario se obliga a ejecutar la RM y el MPI únicamente en los siguientes sub tramos:



Rehabilitación y Mejoramiento

a) Izcuchaca – Mayocc (116,86 km aprox.)

Mantenimiento Periódico Inicial

a) Huanta – Ayacucho (42,25 km aprox.)

b) Km 0+000 (Ayacucho) – Abra Tocto (50,00 km aprox.)

c) Santa María de Chicmo – Km 256+500 (Andahuaylas) (20,340 km aprox.)

d) Puente Choclococha – Ayacucho (166,89 km aprox.)



26. Cabe señalar que si bien las intervenciones de RM y MPI a cargo del Concesionario serán ejecutadas solo en cinco (05) de los dieciocho (18) Sub Tramos de la Concesión; de acuerdo a lo indicado en el Informe N° 1: Identificación, análisis y asignación de riesgos<sup>5</sup>, los Sub Tramos que no requieren intervención se encuentran en un estado de conservación que permite ofrecer el servicio público con un adecuado nivel de transitabilidad. En tal sentido, debe concordarse el Cuadro N° 9-3 con la cláusula 6.2 del Proyecto de Contrato.



27. Un segundo aspecto a considerar es que, de acuerdo con el literal c) de la cláusula 9.4, el Concesionario deberá cobrar un Peaje de USD 1,50 (más IGV), tanto en las nuevas unidades de peaje como en las unidades de peaje existentes, "a partir de la aceptación de la

<sup>5</sup> Remitido por PROINVERSIÓN mediante Oficio N° 221-2015/PROINVERSIÓN/DE.

Rehabilitación y Mejoramiento y/o Mantenimiento Periódico Inicial, autorizados por el Concedente (...)" De dicha redacción, no queda claro si la condición para el cobro de dicho Peaje es la aceptación total o parcial de las obras, toda vez que no todas las unidades de peaje tienen asociados Sub Tramos en los que el Concesionario vaya a ejecutar obras, tal como se muestra en el siguiente cuadro.

**Cuadro N° 3**  
**OBRAS A CARGO DEL CONCESIONARIO POR UNIDAD DE PEAJE**

Unidad de peaje	Sub Tramo	Obra
Huacrapuquio (en funcionamiento)	Dv. Huancayo - Puente Chanchas	-
	Puente Chanchas - Huayucachi	-
	Huayucachi - Imperial	-
	Imperial - Izcuchaca	-
La Esmeralda (nueva)	Izcuchaca - Mayocc	RM
Huanta (nueva)	Mayocc - Huanta	-
	Huanta - Ayacucho (Emp. PE-28A)	MPI
	Ayacucho (Emp. PE-28A) - Km 0+000 (Ayacucho)	-
	Km 0+000 (Ayacucho) - Abra Tocto	MPI
Ocros (nueva)	Abra Tocto - Ocros	-
	Ocros - Chincheros	-
Chicmo (nueva)	Chincheros - Santa María de Chicmo	-
	Santa María de Chicmo - Andahuaylas (Emp. PE-30B)	MPI
Auquibamba (nueva)	Andahuaylas (Emp. PE-30B) - Dv. Kishuara (Emp. PE-3SD)	-
	Dv. Kishuara (Emp. PE-3SD) - Dv. Sahuinto (Emp. PE-03S)	-
	Dv. Sahuinto (Emp. PE-03S) - Puente Sahuinto	-
Pacra (en funcionamiento)	San Clemente (Emp. PE-01S) - Puente Choclococha	-
Rumichaca (en funcionamiento)	Puente Choclococha - Ayacucho (Emp. PE-28A)	MPI
Socos (en funcionamiento)		

Fuente: Cláusula 6.2 y Cuadro N° 9-3 del Contrato de Concesión

28. Con relación a ello, debe tenerse presente que el Contrato de Concesión contempla la aceptación parcial, por sectores o Sub Tramos, según corresponda. En el caso de las Obras de Rehabilitación y Mejoramiento que se ejecutarán únicamente en el Sub Tramo Izcuchaca - Mayocc, la cláusula 6.22 prevé la aceptación y autorización para la puesta en servicio de la carretera por sectores finalizados<sup>6</sup>. Asimismo, la cláusula 6.26 prevé la aceptación del Mantenimiento Periódico Inicial por Sub Tramos, la cual se dictaminará mediante el Acta de Aceptación del Sub Tramo de la Concesión que correspondiere<sup>7</sup>.

<sup>6</sup> "Rehabilitación y Mejoramiento

6.22 En el plazo de cinco (5) Días de solicitada la aceptación parcial de la Rehabilitación y Mejoramiento, el CONCEDENTE nombrará un Comité de Aceptación, el que deberá contar por lo menos con un representante del REGULADOR en calidad de veedor. El Comité de Aceptación, en el plazo de treinta (30) Días, contados desde su nombramiento, dictaminará mediante el Acta de Aceptación del sector donde el Concesionario ha completado la ejecución de las intervenciones de Rehabilitación y Mejoramiento si su ejecución se encuentra conforme a lo exigido en el Contrato y determinará la aceptación o rechazo de la misma. Aceptada la obra, se entenderá concedida la autorización para la puesta en Servicio de la carretera correspondiente al sector finalizado. (...)"

[El subrayado es nuestro]

<sup>7</sup> "Mantenimiento Periódico Inicial

6.23. En el plazo de cinco (5) Días de solicitada la aceptación parcial del Mantenimiento Periódico Inicial, el CONCEDENTE nombrará un Comité de Aceptación, el que deberá contar por lo menos con un representante del REGULADOR en calidad de veedor. El Comité de Aceptación, en el plazo de treinta (30) Días, contados desde su nombramiento, dictaminará mediante el Acta de Aceptación del Sub Tramo de la Concesión que correspondiere, si su ejecución se encuentra conforme a lo exigido en el Contrato y determinará la aceptación o rechazo de la misma. Aceptado el Mantenimiento Periódico Inicial, se entenderá concedida la



29. Visto lo anterior, la redacción actual del literal c) de la cláusula 9.4 podría entenderse en el sentido que el Concesionario deberá cobrar el Peaje de USD 1,50 (más IGV) en las unidades de peaje, a partir del momento en que se cumpla cualquiera de los siguientes escenarios:
- i. La aceptación de la Rehabilitación y Mejoramiento por parte del Concedente a ser puesto en servicio por el Concesionario; o
  - ii. La aceptación del Mantenimiento Periódico Inicial por parte del Concedente a ser puesto en servicio por el Concesionario.
30. Así, podría darse el caso que se active el cobro de Peaje en todas las unidades de peaje a partir de la aceptación del MPI en al menos un Sub Tramo o a partir de la aceptación de la Rehabilitación y Mejoramiento, la cual corresponde a un Sub Tramo y, por ende, solo a una de las nueve unidades de peaje; en ambos casos, se estaría cobrando a los usuarios un Peaje de USD 1,50 por el uso de una infraestructura que no se encontraría con los Niveles de Servicio que exige el Contrato de Concesión<sup>8</sup>.
31. Por lo expuesto, debe precisarse en el literal c) de la cláusula 9.4 de qué manera se implementará el cobro de USD 1,50 en cada unidad de peaje, considerando que el Contrato de Concesión prevé la aceptación parcial de las obras de Rehabilitación y Mejoramiento y Mantenimiento Periódico Inicial, y que no todas las unidades de peaje se encuentran asociadas a Sub Tramos a ser intervenidos por el Concesionario.

#### V.2.2 De la Tarifa Diferenciada

32. El Contrato de Concesión establece la posibilidad de cobrar Tarifas Diferenciadas a los usuarios, siendo ésta regulada en la cláusula 9.5. En particular, el literal c) establece lo siguiente:

"9.5. (...)

c) *El incremento de las Tarifas Diferenciadas, de existir estas, en cada reajuste mantendrá la proporcionalidad en relación a la Tarifa. Para efectos de redondeo se tendrá en cuenta lo indicado en el párrafo precedente."*

33. Al respecto, debe señalarse que si bien la idea del reajuste es actualizar las Tarifas para mantener su valor real; y, por efectos de la inflación, es de esperarse que éstas se incrementen; dado que el reajuste del Peaje depende también del Tipo de Cambio, podría ocurrir que las Tarifas en Nuevos Soles no necesariamente se incrementen. En ese sentido, se sugiere mejorar la redacción de este párrafo en los siguientes términos:

"c) *En el marco del reajuste ordinario establecido en la presente cláusula, las Tarifas Diferenciadas, de existir éstas, serán reajustadas manteniendo la proporcionalidad con relación a la Tarifa. Para efectos del redondeo, se tendrá en cuenta lo indicado en el párrafo precedente."*

autorización para la puesta en Servicio de la carretera correspondiente al Sub Tramo de la Concesión y el (las) Acta(s) de Aceptación, pasará(n) a formar parte del Inventario de Bienes de la Concesión. (...)"

[El subrayado es nuestro]

<sup>8</sup> De acuerdo a lo establecido en el numeral 5.1 de la Sección 1: De la Conservación de la vía, del Anexo 1: Niveles de Servicio, del Contrato de Concesión, los Niveles de Servicio no son exigibles durante los períodos en que en los Sub Tramos se encuentren ejecutando la Rehabilitación y Mejoramiento y/o Mantenimiento Periódico Inicial por el Concesionario, ni en los Sub Tramos donde el Concedente está interviniendo.

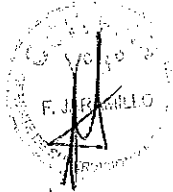
### V.3. Calidad del Servicio

#### V.3.1. Entrega del área de la Concesión

34. La cláusula 5.10 del Contrato de Concesión establece lo siguiente:

5.10 Las áreas de terreno correspondientes al Área de la Concesión deberán ser entregadas por el CONCEDENTE al CONCESIONARIO, en los siguientes plazos máximos:

Unidades de peaje existentes	A más tardar a los 30 Días Calendario de la Fecha de Suscripción del Contrato
Sub Tramo	Plazo de entrega
Dv. Huancayo – Pte. Chanchas	Dentro de los 60 Días Calendario de la Fecha de Suscripción del Contrato
Pte. Chanchas - Huayucachi	Dentro de los 60 Días Calendario de la Fecha de Suscripción del Contrato
Huayucachi - Imperial	Dentro de los 60 Días Calendario de la Fecha de Suscripción del Contrato
Imperial - Izcuchaca	Dentro de los 60 Días Calendario de la Fecha de Suscripción del Contrato
Izcuchaca - Mayocc	Dentro de los 60 Días Calendario de la Fecha de Suscripción del Contrato
Mayocc - Huanta	Dentro de los 60 Días Calendario de la Fecha de Suscripción del Contrato
Huanta - Ayacucho (Emp PE-28A)	Dentro de los 60 Días Calendario de la Fecha de Suscripción del Contrato
Ayacucho (Emp PE-28A) - Km. 0+000 (Ayacucho)	Dentro de los 60 Días Calendario de la Fecha de Suscripción del Contrato
Km. 0+000 (Ayacucho) - Abra Tocto	Dentro de los 60 Días Calendario de la Fecha de Suscripción del Contrato
Abra Tocto - Ocros	Dentro de los 60 Días Calendario de la Fecha de Suscripción del Contrato
Ocros - Chincheros	Dentro de los 60 Días Calendario de la Fecha de Suscripción del Contrato
Chincheros - Santa María de Chicmo	Dentro de los 60 Días Calendario de la Fecha de Suscripción del Contrato
Santa María de Chicmo - Andahuaylas (Emp PE-30B)	Dentro de los 60 Días Calendario de la Fecha de Suscripción del Contrato
Andahuaylas (Emp PE-30B) - Dv. Kishuara (Emp PE-3SD)	Dentro de los 60 Días Calendario de la Fecha de Suscripción del Contrato
Dv. Kishuara (Emp PE-3SD) - Dv. Sahuinto (Emp PE-03S)	Dentro de los 60 Días Calendario de la Fecha de Suscripción del Contrato
Dv. Sahuinto (Emp PE-03S) - Puente Sahuinto	Dentro de los 60 Días Calendario de la Fecha de Suscripción del Contrato
San Clemente (Emp. PE-01S) - Puente Choclococha	Dentro de los 60 Días Calendario de la Fecha de Suscripción del Contrato
Puente Choclococha - Ayacucho (Emp. PE-28A)	Dentro de los 60 Días Calendario de la Fecha de Suscripción del Contrato



35. Sobre el particular, cabe señalar que en el desarrollo de otros proyectos concesionados bajo el ámbito de competencia de OSITRAN, se han registrado de manera recurrente, controversias y retrasos en la entrega de terrenos liberados de interferencias y tramos (ejecutados) por parte del Concedente a las Entidades Prestadoras, lo que ha ocasionado retrasos en la ejecución de las obras y en el inicio del mantenimiento y operación de las mismas.

36. Esta situación genera perjuicios tanto a los usuarios de la infraestructura como a las propias Entidades Prestadoras, debido a que estas últimas no pueden ejecutar las inversiones previstas en el Contrato de Concesión en los plazos establecidos, lo cual trae como consecuencia que: i) la remuneración por dichas obras no sea percibida oportunamente por los inversionistas; y, ii) la infraestructura no cumpla con los Niveles de Servicio previstos en los plazos establecidos en el respectivo Contrato de Concesión, en perjuicio de los usuarios. Del mismo modo, se generan perjuicios económicos al Estado toda vez que, el retraso en la ejecución de las obras (por causas no atribuibles a la Entidad Prestadora) genera costos adicionales que, eventualmente, el Estado deberá reconocer (gastos generales por ampliaciones de plazo de ejecución de obra, entre otros).
37. En adición a lo anterior, el retraso en la entrega de terrenos liberados de interferencias y, por ende, en la ejecución de las obras, genera contingencias económicas en la labor de supervisión de este Organismo Regulador, debido a los mayores costos de supervisión que son exigidos (vía arbitraje) por las empresas supervisoras contratadas por OSITRAN.
38. En virtud de lo expuesto, resulta fundamental que previamente a la suscripción del Contrato de Concesión, el Concedente demuestre documentadamente ante PROINVERSION que cuenta con la disponibilidad de los terrenos donde se ejecutarán las Obras a cargo del Concesionario, toda vez que, según las fechas previstas para ello en la cláusula 5.10, estos deberán entregarse dentro de los sesenta (60) días calendario luego de la suscripción del Contrato. Asimismo, el Concedente deberá demostrar que la infraestructura que será entregada al Concesionario en aquellos Sub Tramos en los que éste no ejecutará actividades de Rehabilitación y Mejoramiento y Mantenimiento Periódico Inicial, cuenta con la calidad establecida en el Contrato de Concesión.<sup>9</sup>
39. De otro lado, se recomienda precisar las progresivas de entrada y salida de todas las ciudades por donde se desarrollará la infraestructura, identificando claramente las zonas urbanas, a fin de delimitar correctamente los Sub Tramos de la Concesión.

### **V.3.2. De los Expedientes Técnicos y Estudio Definitivo de Ingeniería e Impacto Ambiental**

40. La cláusula 6.4 del Contrato de Concesión señala, entre otros aspectos, lo siguiente: *"Los expedientes técnicos para el Mantenimiento Periódico Inicial deben considerar el Mantenimiento Periódico Inicial de los puentes y pontones. El monto por la ejecución de estas intervenciones será asumido por el CONCEDENTE"*.
41. Sobre el particular, cabe resaltar que en el documento denominado: *"Informe N° 2: Actualizado: Modelo de Evaluación Económico Financiero Proceso de Concesión de la Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 4: Huancaayo-Izcuchaca-Mayocc-Ayacucho/Ayacucho-Andahuaylas-Pte. Sahuinto/Dv Pisco-Huaytará-Ayacucho"*, se incluye dentro de los costos utilizados para el dimensionamiento del monto correspondiente al Pago Anual por Mantenimiento Periódico Inicial (PAMPI), el rubro: Intervenciones de Mantenimiento Periódico Inicial, el cual de acuerdo a los Términos de Referencia de las Bases del Concurso, comprende las actividades de mantenimiento periódico inicial de los pontones.
42. Así, conforme a las Bases del Concurso, la intervención de los pontones es considerada como una actividad del Mantenimiento Periódico Inicial remunerada con el PAMPI; sin embargo, el párrafo citado de la cláusula 6.4 del Proyecto de Contrato señala que esta actividad será reconocida por el Concedente como un costo adicional. En tal sentido, lo dispuesto en la

<sup>9</sup> Ver comentarios en el numeral V.3.6 del presente informe.

cláusula 6.4 resultaría inconsistente con la estructura de dimensionamiento del PAMPI, el cual además constituye uno de los factores de competencia. En tal virtud, resulta necesaria la aclaración de este aspecto en la cláusula bajo análisis.

43. Por otro lado, la cláusula 6.4 adicionalmente señala que: *"Los expedientes técnicos para el Mantenimiento Periódico Inicial deben considerar la identificación y formulación de los estudios definitivos de ingeniería para los sectores críticos y/o vulnerables. Los sectores críticos y/o vulnerables deben ser definidos por el REGULADOR. El Monto por la ejecución de estas intervenciones serán asumidos por el CONCEDENTE".* [El subrayado es nuestro]
44. Sobre el particular, cabe indicar que en reiteradas oportunidades el Regulador ha señalado que es competencia del Concedente, en su calidad de titular de la infraestructura de transporte, aprobar la calificación y ejecución de obras adicionales, obras accesorias, sectores críticos y/o vulnerables, entre otras acciones de esta naturaleza. Por lo tanto, debe corregirse el párrafo citado de la cláusula 6.4, estableciéndose que corresponde al Concedente la aprobación de los sectores críticos y/o vulnerables, previa opinión del Regulador. Ello debido a que dicha aprobación conllevaría a un incremento en el presupuesto (cofinanciamiento), el mismo que deber ser aprobado por el Concedente. Además, generaría la formulación del respectivo expediente técnico, siendo competencia exclusiva del Concedente su aprobación.
45. Asimismo, debido al carácter cofinanciado de la Concesión, resulta necesario que el Contrato establezca parámetros técnicos para definir qué sectores de la infraestructura podrían ser considerados como sectores críticos y/o vulnerables. Ello, con el fin de limitar los incentivos que tendría el Concesionario de presentar recurrentemente expedientes para la calificación de obras como sectores críticos y/o vulnerables, toda vez que estos costos serían reconocidos independientemente de los pagos contractuales. De la misma manera, al establecer dichos criterios técnicos se evitaría la discrecionalidad tanto del Regulador en su opinión como del Concedente en la aprobación, para la calificación de los mencionados sectores críticos y/o vulnerables.



### V.3.3. Sobre el Libro de Sugerencias y Reclamos

46. La cláusula 6.9 del Proyecto de Contrato señala lo siguiente:

"6.9. *Del mismo modo, el CONCESIONARIO se obliga a abrir a partir de la Fecha de Inicio de Explotación, un Libro de Sugerencias y Reclamos y todos los demás mecanismos establecidos sobre la materia en el Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias del REGULADOR.*

*No mantener un Libro de Sugerencias y Reclamos durante todo el plazo de la Concesión, será penalizado de acuerdo a la Tabla N° 3 del Anexo IX."*

47. Sobre el particular, debe concordarse el primer y el segundo párrafo de la cláusula 6.9 a efectos que la penalidad por no mantener el Libro de Sugerencias y Reclamos sea aplicada durante el plazo de la Explotación de la Concesión y no durante todo el plazo de la Concesión. En ese sentido, se sugiere la siguiente redacción:

"6.9. *Del mismo modo, el CONCESIONARIO se obliga a abrir durante el plazo de Explotación de la Concesión, un Libro de Sugerencias y Reclamos y todos los*





demás mecanismos establecidos sobre la materia en el Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias del REGULADOR.

No mantener un Libro de Sugerencias y Reclamos durante todo el plazo de la Explotación, será penalizado de acuerdo a la Tabla N° 3 del Anexo IX."

48. Asimismo, para guardar concordancia con lo señalado en el párrafo anterior, en la Tabla N° 3 del Anexo IX debe establecerse que la penalidad debe ser aplicada por no mantener un Libro de Sugerencias y Reclamos durante el plazo de Explotación. Adicionalmente, debe agregarse el "Criterio de Aplicación". En ese sentido, se sugiere la siguiente modificación en dicha tabla:

**Tabla N° 3**

Penalidades referidas al Capítulo VI del Contrato: Ejecución de la Rehabilitación y Mejoramiento y Mantenimiento Periódico Inicial

Cláusula Contrato	UIT	Descripción de penalidad	Criterio de Aplicación
(...)	(:::)	(...)	(:::)
6.9	1.20	No mantener un Libro de Sugerencias y Reclamos durante el plazo de la <u>Explotación</u>	<u>Cada Día</u>

**V.3.4. Obras Adicionales**

49. Las cláusulas 6.30 a 6.32 del Proyecto de Contrato señalan lo siguiente:

6.30 Si durante la vigencia de la Concesión cualquiera de las Partes determinara la necesidad de realizar Obras Adicionales, resultará de aplicación el procedimiento previsto en las Cláusulas siguientes. Para estas obras se aplicará, según corresponda, la Ley N° 27446 "Ley del Sistema Nacional de Evaluación del Impacto Ambiental" o el artículo 4 del Decreto Supremo N° 054-2013-PCM que aprueba las disposiciones especiales para los procedimientos administrativos de autorizaciones y/o certificaciones para los proyectos de inversión en el ámbito del territorio nacional.

6.31 En el caso indicado en la Cláusula anterior, la Parte que solicita las Obras Adicionales deberá presentar un informe al REGULADOR, con copia a la otra Parte, que sustente la necesidad de realizar dichas obras. Corresponderá al CONCEDENTE en un plazo de quince (15) Días Calendario, luego de recibida la opinión del REGULADOR, quien dispondrá de un plazo de quince (15) Días Calendario, autorizar la ejecución de Obras Adicionales

6.32 El monto de inversión incluido el IGV de todas las Obras Adicionales que se acuerden no podrá superar en conjunto el quince por ciento (15%) de la suma de los presupuestos contenidos en el Estudio Definitivo de Ingeniería e Impacto Ambiental para la Rehabilitación y Mejoramiento y los presupuestos contenidos en los Expedientes Técnicos para el Mantenimiento Periódico Inicial, incluido el IGV. El porcentaje indicado incluye los costos por estudios y por supervisión.

En estos casos, los Niveles de servicio serán como mínimo los indicados en el Anexo I.



*Para la aceptación de Obras Adicionales se seguirá el procedimiento establecido en las cláusulas 6.21 a 6.29 del Contrato de Concesión. Luego de la aceptación de Obras Adicionales éstas se formalizarán mediante la suscripción de la adenda correspondiente para lo cual se deberá seguir el procedimiento señalado en el Capítulo XIX del Contrato y respetar lo dispuesto en las Leyes y Disposiciones Aplicables."*

50. Con respecto al último párrafo de la cláusula 6.32, es preciso señalar que, dado que las Obras Adicionales deben ejecutarse dentro del monto máximo previsto para ello en el Contrato de Concesión, no se requiere la suscripción de una adenda para formalizar su aceptación. Ello, toda vez que el procedimiento de aceptación de tales obras se encuentra detallado en las cláusulas a las que esta hace remisión (6.21 a 6.29). Por el contrario, será indispensable la suscripción de una adenda cuando las Obras Adicionales que se pretendan ejecutar requieran presupuestos que superen el monto máximo establecido para tal efecto en el Contrato de Concesión. En tal sentido, se sugiere que se evalúe la pertinencia de la eliminación de las últimas líneas del último párrafo de la cláusula 6.32.

### **V.3.5. Obras por Seguridad Vial**

51. La cláusula 6.42 del Proyecto de Contrato establece lo siguiente:

*"6.42. Durante la vigencia de la Concesión el CONCESIONARIO podrá presentar al CONCEDENTE y al REGULADOR un informe que sustente la necesidad de ejecutar Obras por Seguridad Vial las cuales deberán ser distintas a las contempladas en el Anexo I, Sección 3, numeral 8.6.*

*En el informe se debe acreditar de manera fehaciente que las causas que originan la necesidad de realizar estas Obras por Seguridad, en ningún caso tienen su origen en deficiencias en el Mantenimiento y Conservación de las Obras u otras causas imputables al CONCESIONARIO.*

*Al respecto, a efectos de categorizar una obra como Obra por Seguridad Vial, debe incluirse en el procedimiento una "Auditoría en Seguridad Vial" que determine las alternativas de solución para cada caso específico. El Informe de Auditoría en Seguridad Vial será realizado por una empresa auditora en seguridad vial de prestigio y no vinculado a la empresa concesionaria.*

*Asimismo, en los casos en que la solución de ingeniería inicialmente considerada en el Expediente Técnico requiera ser modificada por razones de Seguridad Vial, el CONCESIONARIO sustentará la necesidad de ejecutar Obras por Seguridad Vial, orientadas a prevenir o evitar los riesgos de accidentes de los usuarios de las vías y reducir los impactos sociales negativos por causa de la accidentabilidad.*

*Cabe indicar que para la ejecución de la indicada obra, deberá establecerse un tope máximo para su ejecución."*

52. Sobre el particular, si bien este Organismo Regulador considera que la seguridad vial debe ser implementada en las concesiones viales mediante cláusulas que permitan al Concesionario, previa opinión del Regulador, proponer soluciones en las zonas donde los accidentes son recurrentes, generando la pérdida de vidas humanas (y otros daños colaterales); es importante que la cláusula que regula la ejecución de este tipo de obras sea lo suficientemente acotada a fin de evitar que el Concesionario solicite la ejecución de obras de mayor envergadura (como es el caso de intercambios viales, accesos viales a municipios



o vías de evitamiento, entre otras) bajo la modalidad de "Obras por Seguridad Vial", toda vez que ese tipo de obras deben realizarse mediante el mecanismo de Obras Adicionales.

53. En ese sentido, adicionalmente a la Auditoría en Seguridad Vial, debe incorporarse un procedimiento para calificar qué obras pueden ser categorizadas dentro de este concepto. Asimismo, deberá detallarse en el Proyecto de Contrato que las obras que pueden ser calificadas como Obras por Seguridad Vial se circunscriben a:

- Reductores de velocidad
- Puentes peatonales
- Señalización horizontal y vertical
- Elementos de encarrilamiento y defensa
- Modificación del trazo, de la geometría de la carretera en puntos específicos, con fines de Seguridad Vial.

54. Finalmente, con relación al último párrafo propuesto en la cláusula 6.42: "Cabe indicar que para la ejecución de la indicada obra, deberá establecerse un tope máximo para su ejecución", este Organismo Regulador considera necesario que se precise el monto máximo de inversión para la ejecución de dichas obras (de la misma forma como se encuentra establecido en el caso de las Obras Adicionales), a efectos de no distorsionar los incentivos de esta concesión, dado su carácter de concesión cofinanciada.

### V.3.6. Capítulo VII: De la Conservación

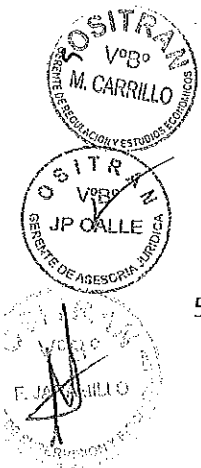
55. Con respecto a la Conservación de los Bienes de la Concesión, la cláusula 7.1 del Proyecto de Contrato establece lo siguiente:

7.1. *El CONCESIONARIO se obliga a efectuar la Conservación de los Bienes de la Concesión que haya recibido del CONCEDENTE, desde su recepción hasta la fecha de Caducidad de la Concesión, así como respecto de otros Bienes de la Concesión que incorpore o sean incorporados a la Concesión.*

*La obligación del CONCESIONARIO es mantener los Niveles de Servicio que establezca el Contrato, los mismos que deberá mantener durante toda la etapa de Explotación dentro de los parámetros indicados en el ANEXO I.*

*Desde la Toma de Posesión de los Sub Tramos donde ejecutará la Rehabilitación y Mejoramiento y el Mantenimiento Periódico Inicial hasta el inicio de cada una de las intervenciones, el CONCESIONARIO realizará el Mantenimiento Rutinario correspondiente.*

56. Como puede advertirse, conforme a la cláusula 7.1 del Proyecto de Contrato, el Concesionario deberá cumplir con los Niveles de Servicio establecidos en el Anexo I del Contrato de Concesión desde el inicio de la Explotación. De esta manera, se entiende que los Sub Tramos que entregará el Concedente al Concesionario y en donde no habrá intervención alguna por parte de este último, deberán cumplir también con dichos Niveles de Servicio.
57. Sobre el particular, cabe resaltar que en otros proyectos concesionados tales como: Autopista del Sol, Tramo N° 2 de la IIRSA Centro, Red Vial N° 4, entre otros, el Concedente no ha cumplido con entregar los Sub Tramos a su cargo con los Niveles de Servicio establecidos en los respectivos contratos de concesión. Esta circunstancia viene ocasionado, en algunos casos, la negativa de la recepción de los mencionados sub tramos por parte del Concesionario, originando retrasos en el inicio de la explotación y en la puesta a disposición



de la infraestructura a los usuarios en los plazos contractualmente establecidos (con los Niveles de Servicio establecidos), así como las demás contingencias señaladas en los párrafos 35 a 37 del presente informe.

58. Por tanto, a fin de evitar los problemas señalados, previamente a la suscripción del Contrato de Concesión, el Concedente deberá entregar protocolos de medición de los Niveles de Servicio que sean concordantes con lo establecido en el Anexo I del Contrato de Concesión, el mismo que deberá ponerse en consideración de los postores del proceso de Concesión.<sup>10</sup>

#### V.4. Régimen Económico - Financiero

##### V.4.1. Pagos del Concesionario por concepto de Supervisión de la Rehabilitación y Mejoramiento y Mantenimiento Periódico Inicial

59. La cláusula 10.3 del Proyecto de Contrato establece lo siguiente:

*"10.3. El CONCESIONARIO deberá realizar los pagos que demande la supervisión contratada por el REGULADOR, para los fines exclusivamente de este Contrato, por un monto equivalente al seis por ciento (6%) de la oferta por Rehabilitación y Mejoramiento más IGV y a US\$ 12'592,671.58 incluido IGV para el Mantenimiento Periódico Inicial. Los montos indicados representan el monto total por todo concepto relacionado a la supervisión de la Rehabilitación y Mejoramiento y Mantenimiento Periódico Inicial.*

*Con la finalidad de dotar al REGULADOR de fondos para el inicio del proceso de contratación del supervisor para la Rehabilitación y Mejoramiento, a la Fecha de Suscripción del Contrato de Concesión, el CONCESIONARIO deberá entregar un cheque de gerencia a favor del REGULADOR para el inicio del proceso de contratación del supervisor, por un monto de dos millones quinientos mil y 00/100 Dólares Americanos (US\$ 2'500,000.00), el mismo que constituirá un pago a cuenta por el concepto de supervisión y deberá ser cancelado mediante cheque de gerencia a la Fecha de Suscripción del Contrato de Concesión.*

*El saldo correspondiente para completar el 6% antes indicado, será pagado por el CONCESIONARIO en cuatro (4) cuotas semestrales iguales. La primera cuota deberá ser pagada a más tardar a los diez (10) Días Calendario contados desde el inicio de la ejecución de la Rehabilitación y Mejoramiento. Las tres (3) cuotas restantes con vencimientos semestrales.*

*Con la finalidad de dotar al REGULADOR de fondos para el inicio del proceso de contratación del supervisor para el Mantenimiento Periódico Inicial, a la Fecha de Suscripción del Contrato de Concesión, el CONCESIONARIO deberá entregar un cheque de gerencia a favor del REGULADOR para el inicio del proceso de contratación del supervisor, por un monto de un millón quinientos mil y 00/100 Dólares Americanos (US\$ 1'500,000.00), el mismo que constituirá un pago a cuenta por el concepto de supervisión del Mantenimiento Periódico Inicial.*

*El saldo correspondiente para completar el monto indicado será pagado por el CONCESIONARIO en tres (3) cuotas semestrales iguales. La primera cuota deberá ser pagada a más tardar a los diez (10) Días Calendario contados desde*



<sup>10</sup> Ver numeral 38 del presente Informe.

el inicio de ejecución del Mantenimiento Periódico Inicial. Las dos (2) cuotas restantes con vencimientos semestrales."

60. Con relación al porcentaje de supervisión establecido en la citada cláusula (6% de la oferta por Rehabilitación y Mejoramiento más IGV), se considera conveniente que este porcentaje sea desagregado considerándose dentro del mismo, un porcentaje de 0,5% por concepto de seguimiento y control de la supervisión<sup>11</sup>. Esto es importante toda vez que OSITRAN debe realizar un control y vigilancia sobre la supervisión contratada, pues la contratación de una empresa supervisora no libera a OSITRAN de su responsabilidad de supervisar el trabajo que la empresa realiza. De la misma manera, deberá desagregarse el monto establecido para la supervisión del Mantenimiento Periódico Inicial.
61. De otro lado, con la finalidad de no afectar la labor de supervisión de OSITRAN debido a causas imputables a cualquiera de las partes (tales como retraso en la entrega de terrenos liberados, ampliaciones de plazo en la ejecución de las obras, errores de diseño, entre otros), debe agregarse una cláusula precisando que en caso se produzcan mayores costos de supervisión, estos deberán ser asumidos por la parte contratante que los haya generado, a fin de asegurar el financiamiento oportuno e integral de las actividades de supervisión a cargo de este Regulador. Por lo tanto, se recomienda la siguiente redacción:

*"En caso se generen mayores plazos de ejecución de obras por causas imputables a cualquiera de las partes (retraso en la entrega de terrenos, ampliaciones de plazo en la ejecución de las obras, errores de diseño, entre otros), y ello genere mayores costos en la Supervisión de la Obra, éstos serán asumidos por la parte que genere dicha contingencia."*

#### **V.4.2. Garantías a favor de los Acreedores Permitidos**

62. La cláusula 11.13 del Proyecto de Contrato establece lo siguiente:

*"11.13. Con el propósito de financiar la ejecución de la Rehabilitación y Mejoramiento, Mantenimiento Periódico Inicial y Explotación de la Concesión, y sin perjuicio de otras garantías que posteriormente se constituyan, el CONCESIONARIO podrá, previa autorización otorgada por el CONCEDENTE, con opinión favorable del REGULADOR, imponer un gravamen o asignación de fondos con la naturaleza de una garantía a favor de los Acreedores Permitidos, para garantizar el Endeudamiento Garantizado Permitido, entre otros derechos sobre los siguientes bienes, respecto de los cuales cuenta con título de propiedad válido:*

- a) El derecho de Concesión, conforme a lo previsto en el Artículo 3 de la Ley N° 26885.*
- b) Los ingresos que sean de libre disponibilidad del CONCESIONARIO.*
- c) Las acciones que correspondan a la Participación Mínima, de conformidad con lo establecido en el Literal h) de la Cláusula 3.1."*

63. De acuerdo a lo establecido en la cláusula 11.13, el Concesionario se encuentra habilitado, previa autorización otorgada por el Concedente con opinión favorable del Regulador, a imponer un gravamen o asignación de fondos con la naturaleza de una garantía a favor de Acreedores Permitidos para garantizar el Endeudamiento Garantizado Permitido, con el

<sup>11</sup> 5,5% para la Supervisión de Obras y 0,5% para el Seguimiento y Control de Supervisión.

propósito de financiar, entre otras actividades, la ejecución de la Rehabilitación y Mejoramiento. Estas garantías se constituirían con los bienes previstos en dicha cláusula, esto es:

- i. El derecho de la Concesión;
  - ii. Los ingresos que sean de libre disponibilidad del Concesionario;
  - iii. Las acciones que correspondan a la Participación Mínima, de conformidad con lo establecido en el literal h) de la cláusula 3.1.
64. Sobre el particular, un primer aspecto a señalar es que, conforme a la cláusula 6.1 del Proyecto de Contrato<sup>12</sup>, las actividades de Rehabilitación y Mejoramiento deben ser ejecutadas por el Concesionario en un plazo máximo de treinta y seis (36) meses, luego de haberse iniciado. Asimismo, conforme al Apéndice 5 del Anexo XI del Contrato de Concesión, la retribución de estas actividades por parte del Concedente es en base a valorizaciones de los avances de obra; es decir, inmediatamente después de culminado cada Hito Financiero, con lo cual el pago total de dichas obras por parte del Concedente estará efectuado una vez culminadas dichas obras, a través del mecanismo de pagos PRM.
65. Lo señalado en el párrafo precedente es reconocido en el Informe N° 2 remitido por PROINVERSIÓN, en cuya página 15 se señala lo siguiente:

*"3.4.1. Pago por Rehabilitación y Mejoramiento*

*El PRM es un mecanismo de retribución que se devenga con el cumplimiento de hitos acordados con el Concedente. Una vez aprobado el cumplimiento de un hito, el Concesionario recibe el derecho a un pago igual al valor reconocido del hito. Al ejecutar el 100% de la intervención por concepto de Rehabilitación y Mejoramiento el Concesionario deberá haber recibido el 100% del PRM. (...)"*

[El subrayado es nuestro]

66. En ese sentido, dado que el Proyecto de Contrato establece que el pago al Concesionario por las obras de Rehabilitación y Mejoramiento, es por cada Hito Financiero reconocido por el Regulador; la constitución de garantías para el financiamiento de las actividades de RM, solo sería técnica y económicamente sustentable para financiar la ejecución de obras correspondientes al primer Hito Financiero y no para financiar la totalidad de las obras. En ese sentido, considerando que las obras de RM se ejecutan por hitos y que el pago del cofinanciamiento se efectúa al contado por hito concluido, sólo es necesario que el Concesionario se financie para cubrir las actividades asociadas al primer hito, toda vez que luego de su conclusión, el Estado pagará al Concesionario el monto correspondiente al hito ejecutado, lo cual le permitirá contar con los recursos para continuar con la ejecución de los hitos restantes.
67. Por lo expuesto, debe incorporarse una precisión en la cláusula 11.13 del Proyecto de Contrato en el sentido que las garantías que se constituyan en el marco del Endeudamiento Garantizado Permitido que sirvan para financiar la ejecución de la Rehabilitación y Mejoramiento, sólo contemple el inicio de la ejecución de dichas obras (es decir, lo correspondiente al primer Hito Financiero), toda vez que estas últimas serán remuneradas inmediatamente por cada avance de obra, es decir al finalizar cada Hito Financiero.

<sup>12</sup> "6.1. El CONCESIONARIO se obliga a ejecutar el Mantenimiento Periódico Inicial en un plazo máximo de veinticuatro (24) meses, luego de haberlo iniciado y la Rehabilitación y Mejoramiento en un plazo máximo de treinta y seis (36) meses, luego de haberlo iniciado. Para iniciar la ejecución de las intervenciones indicadas, se deberá verificar el cumplimiento de las condiciones indicadas en la Cláusula 6.12 y 6.13, respectivamente".

68. Un segundo aspecto que debe señalarse, con relación a los bienes sobre los cuales se constituirán las garantías a que se refiere la cláusula 11.13, es que los ingresos que no son de libre disponibilidad del Concesionario y que, por tanto, deben ser excluidos, son los destinados al pago de impuestos, de la supervisión, aporte por regulación, entre otros.
69. Es importante hacer esta precisión en el literal b) de la cláusula 11.13, toda vez que este Organismo Regulador ha verificado que en las solicitudes de opinión sobre Endeudamiento Garantizado Permitido, los Concesionarios incluyen los ingresos destinados al pago de dichos tributos para garantizar el financiamiento, pese a que, como se ha indicado, estos no son de libre disponibilidad. En tal sentido, a fin de evitar casos como estos, se sugiere la siguiente redacción:

"11.13. (...)

*b) Los ingresos que sean de libre disponibilidad del CONCESIONARIO, en tal sentido se excluyen los flujos destinados al pago de la supervisión, aporte por regulación e impuestos.*"

70. Por último, con relación a la opinión del Regulador establecida en el primer párrafo de la cláusula 11.13, cabe señalar que, conforme a la normativa vigente<sup>13</sup>, dichas garantías a favor del Concesionario, deben ser constituidas únicamente con la autorización del Estado – Concedente-, quien en este caso, actúa a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
71. En ese contexto, y observando el alcance y carácter de la opinión de OSITRAN previsto para estos casos en el REGO<sup>14</sup> de OSITRAN, la opinión del Regulador señalada en la referida cláusula, debe constituirse como una opinión técnica, a efectos que sea el Concedente quien finalmente decida la procedencia o no de la autorización correspondiente, sin encontrarse sujeto a una opinión favorable del Regulador.

#### V.4.3. Cierre Financiero

72. El Apéndice 1 del Anexo XI del Proyecto de Contrato regula las condiciones para el Cierre Financiero. Específicamente, el numeral 1 establece lo siguiente:

*"1. Para asegurar la ejecución del Mantenimiento Periódico Inicial y Rehabilitación y Mejoramiento, antes del inicio del Mantenimiento Periódico Inicial en el plazo indicado en la Cláusula 6.12, el CONCESIONARIO deberá presentar para*

<sup>13</sup> Al respecto, el TUP de Concesiones aprobado por Decreto Supremo N° 059-96-PCM, establece:

Artículo 34.- Desde la celebración del contrato de concesión y con la autorización del Estado, el concesionario podrá transferir la concesión a otra persona jurídica, y con la misma autorización, constituir garantía sobre sus ingresos respecto a obligaciones derivadas de la propia concesión y de su explotación. Dicha cesión será total, comprendiendo todos los derechos y obligaciones del concesionario cedente.

<sup>14</sup> Sobre el particular, el REGO, establece:

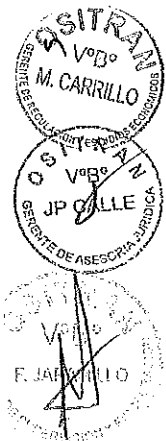
Artículo 28.- Opinión técnica previa y supervisión de los contratos

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 técnica previa, sobre materias referidas a:

(...)

El OSITRAN también debe emitir las siguientes opiniones técnicas, las que deberán pronunciarse sobre los contenidos descritos en el párrafo precedente, cuando sea pertinente:

1. Ante el Concedente, respecto de la autorización para la implementación de un nuevo servicio relativo a la explotación de la Infraestructura, así como en los casos de calificación del régimen de explotación de la Infraestructura, como público o privado.
  2. Ante el Concedente, en aquellos casos previstos en los respectivos contratos de concesión.
- (...)"



*aprobación del CONCEDENTE copia legalizada notarial de los contratos de financiamiento, garantías, fideicomisos, la Tasa de Costo de Deuda, y en general cualquier texto contractual relevante que el CONCESIONARIO haya acordado con el (los) Acreedor(es) Permitido(s) que participará(n) en la financiación de esta Concesión. Los contratos indicados deberán contener expresamente una disposición referida a que en caso el financiamiento quede sin efecto o el CONCESIONARIO incurra en alguna causal de resolución, el Acreedor Permitido comunicará inmediatamente dicha situación al CONCEDENTE."*

[El subrayado es nuestro]

73. Como puede advertirse, de acuerdo a lo establecido en el Apéndice 1 del Anexo XI, el Cierre Financiero es exigible tanto para la ejecución del Mantenimiento Periódico Inicial como para la Rehabilitación y Mejoramiento. Ello se encuentra conforme con la cláusula 6.12 del Proyecto de Contrato, que establece como una de las condiciones para dar inicio a la ejecución del MPI, que el Concesionario haya acreditado el Cierre Financiero<sup>15</sup>. Sin embargo, la cláusula 6.13 no exige como condición para el inicio de la RM que el Concesionario acredite el Cierre Financiero; por lo que existe una inconsistencia entre lo dispuesto en esta cláusula y el Apéndice 1 del Anexo XI.
74. Adicionalmente, como ha sido señalado en el acápite precedente, de acuerdo al esquema de pagos previsto en el Apéndice 5 del Anexo XI del Proyecto de Contrato, se entiende que el Concesionario debe lograr el Cierre Financiero únicamente para el financiamiento de las obras vinculadas al Mantenimiento Periódico Inicial y para el inicio de la ejecución de las obras de Rehabilitación y Mejoramiento, toda vez que estas últimas serán remuneradas inmediatamente por el Concedente por cada avance de obra. En ese sentido, el Cierre Financiero en el caso de la RM debería ser exigible solo para el primer Hito Financiero.
75. De otro lado, debe señalarse que, conforme a la cláusula 6.12 del Proyecto de Contrato, el MPI deberá iniciarse a más tardar a los trescientos noventa (390) Días Calendario de la Fecha de Suscripción del Contrato; mientras que, de acuerdo a la cláusula 6.13, la RM deberá iniciarse a más tardar a los quinientos setenta y cinco (575) Días Calendario de la Fecha de Suscripción del Contrato, es decir, hasta seis (06) meses después. Así, considerando que cada tipo de obra tiene plazos de inicio independientes, se sugiere contemplar cierres financieros individuales para el MPI y para el primer Hito Financiero de la RM.
76. Asimismo, para efectos de obtener el Cierre Financiero, se recomienda contemplar la posibilidad de que el Concesionario presente financiamientos con terceros que no constituyan Acreedores Permitidos, posibilidad que ha sido tenida en cuenta en contratos de concesión recientes<sup>16</sup>.



#### **V.4.4. Autorización de constitución de garantías**

77. La cláusula 11.15 del Proyecto de Contrato establece el procedimiento para la autorización de la constitución de las garantías a favor de los Acreedores Permitidos, de acuerdo al siguiente detalle:

<sup>15</sup> Cabe señalar que, de las obligaciones estipuladas en el Proyecto de Contrato se entiende que, para efectos de la acreditación del Cierre Financiero en el plazo establecido en la cláusula 6.12, es responsabilidad del Concesionario obtener previamente la autorización de constitución de las garantías del Estado.

<sup>16</sup> Revisar los alcances de la Adenda 1 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", suscrita el 26 de diciembre de 2014.



"11.15 Para efecto de la autorización de constitución de las garantías a que se refiere la Cláusula que antecede, el CONCESIONARIO deberá entregar al CONCEDENTE y al REGULADOR, a más tardar cuarenta (40) Días antes del plazo máximo para el inicio del Mantenimiento Periódico Inicial establecido en la Cláusula 6.12, copia de los proyectos de Contrato y demás documentos relacionados con la operación, así como una declaración del posible Acreedor Permitido en términos sustancialmente iguales a los contenidos en el Anexo II del presente Contrato.

Entregados dichos documentos, el CONCEDENTE tendrá un plazo máximo de veinte (20) Días Calendario contados desde la recepción de la solicitud.

El REGULADOR contará con quince (15) Días Calendario contados desde la fecha de recepción de la solicitud para emitir su opinión técnica.

Para los efectos de la evaluación, tanto el CONCEDENTE como el REGULADOR, comunicando a la otra parte, podrá solicitar información adicional, dentro de los diez (10) primeros Días Calendario de recibidos los documentos. Al producirse la solicitud, el cómputo del plazo para emitir opinión tanto del CONCEDENTE como del REGULADOR se suspenderá. Una vez recibida la información solicitada se reanuda con el cómputo de los Días faltantes para completar el plazo según corresponda de cada uno de ellos. La solicitud de información adicional del CONCEDENTE y/o REGULADOR sólo se podrá realizar en una oportunidad.

Dicha información deberá ser remitida simultáneamente al REGULADOR y al CONCEDENTE.

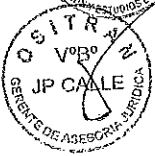
En caso vencieran los plazos mencionados en los párrafos anteriores sin que el CONCEDENTE se pronuncie, se entenderá concedida la autorización."

78. Con respecto a los documentos necesarios para la evaluación de la constitución de garantías, adicionalmente a la copia de los proyectos de contrato de financiamiento y otros documentos relacionados con la operación, así como a la declaración del posible Acreedor Permitido, se debe precisar en el Proyecto de Contrato que el Concesionario deberá entregar lo siguiente: i) Constitución de hipoteca del derecho de concesión o garantías mobiliarias; ii) modelo económico-financiero considerando las características del financiamiento y cumplimiento de *covenants*; y, iii) otros contratos relacionados al financiamiento (fideicomisos, coberturas, etc.), en lo que corresponda.

79. De otro lado, debe quedar claro que el Concedente es quien autoriza la constitución de garantías, previa opinión del Regulador, conforme a lo establecido en la cláusula 11.13 del Proyecto de Contrato. En ese sentido, el procedimiento de aprobación de la constitución de las garantías, establecido en la cláusula 11.15, debe contemplar que el plazo máximo del Concedente para emitir su autorización debe ser contado desde la notificación de la opinión técnica del Regulador.

80. Con relación al plazo para emitir opinión, de acuerdo con la experiencia de este Organismo Regulador tramitando solicitudes de Endeudamiento Garantizado Permitido, los plazos establecidos en días calendario resultan insuficientes debido al volumen de información y documentación que se requiere analizar, la cual generalmente está compuesta por:

- Contrato de Concesión
- Contrato de Préstamo
- Contrato de Fideicomiso de Administración y Garantía



- Contrato de Garantía sobre la Hipoteca de la Concesión
  - Contrato de Garantía Mobiliaria sobre Acciones
  - Contratos de derivados financieros
  - Otros contratos de garantías que otorga el Concesionario al potencial Acreedor Permitido
  - Modelo Económico Financiero
81. Como puede apreciarse, el análisis de la documentación no solo se circunscribe al ámbito legal, sino económico-financiero, en el cual además debe analizarse los riesgos que asume el Estado al otorgar dichas garantías al Acreedor Permitido, salvaguardando los derechos que por Ley y por el Contrato de Concesión le corresponden al Estado y al Concesionario.
82. En ese sentido, se considera imperativo otorgar al Regulador un plazo de quince (15) días hábiles a efectos de que éste pueda emitir una opinión técnicamente sustentada sin correr el riesgo de exceder el plazo otorgado para ello contractualmente. Asimismo, se sugiere uniformizar en todo el Contrato de Concesión que los plazos sean contabilizados en días hábiles.
83. Asimismo, es conveniente que en dicha cláusula se precise que, en el caso de solicitar información, el cómputo de los días faltantes para completar el plazo se reanudará una vez recibida la información solicitada de forma completa.
84. Por lo expuesto, se recomienda evaluar el plazo establecido para que el Concesionario entregue al Concedente y al Regulador, los documentos necesarios para la autorización de la constitución de garantías, esto es, cuarenta (40) Días<sup>17</sup>. Ello, toda vez que, dicho plazo podría resultar insuficiente para la obtención de dicha autorización, la cual facultaría al Concesionario a efectuar el cierre de los contratos de financiamiento, los que a su vez, son necesarios para que éste logre acreditar el Cierre Financiero.

#### V.4.5. Sobre la Rehabilitación y Mejoramiento

85. El Apéndice 5 del Anexo XI del Proyecto de Contrato en el numeral 2, expresa lo siguiente con respecto a los Hitos Financieros:

- "2. Cada Hito Financiero deberá considerar como mínimo lo siguiente:
- a) La definición y programación, indicando el monto y el porcentaje que representa éste, respecto del total del presupuesto de los EDI e IA aprobados para la Rehabilitación y Mejoramiento, los cuales deberán ser afectados por el factor resultante de dividir el monto ofertado en el concurso por el CONCESIONARIO como Pago por Rehabilitación y Mantenimiento entre el monto del Pago por Rehabilitación y Mantenimiento determinado en el EDI e IA.
- (...)"

86. Con relación al citado párrafo, a fin de no generar contingencias operativas en el cálculo del factor mencionado en éste (el cociente de dividir el monto ofertado por el Concesionario en el concurso como Pago por Rehabilitación y Mantenimiento<sup>18</sup> entre el monto del Pago por Rehabilitación y Mantenimiento determinado en el EDI e IA), en caso el EDI se apruebe en Nuevos Soles, deberá establecerse la fecha del Tipo de Cambio a utilizarse para efectos de la conversión del monto del EDI e IA de Nuevos Soles a Dólares Americanos. Adicionalmente sería oportuno que se indique la cantidad de decimales con los que se efectuará los cálculos.

<sup>17</sup> De acuerdo a las definiciones establecidas en el Proyecto de Contrato, Días equivale a días hábiles.

<sup>18</sup> Cabe precisar que se ha cometido un error material; toda vez que debería decir Rehabilitación y Mejoramiento.

#### V.4.6. Sobre el CAMPI

87. Con relación a los derechos de cobro generados por el CAMPI a favor del Concesionario, el numeral 8 del Apéndice 7 del Anexo XI establece lo siguiente:

"8. Cada CAMPI deberá ser afectado por la fórmula polinómica de ajuste de precios de la construcción establecida en los Expedientes Técnicos para el Mantenimiento Periódico Inicial, a la fecha correspondiente de aprobación de cada uno de los mismos.

Cada CAMPI<sub>j</sub> ajustado dará origen a un ΔCAMPI<sub>j</sub>, medido como porcentaje del CAMPI<sub>j</sub>. Las expresiones de cálculo son las siguientes:

$$\text{CAMPI}_j \text{ ajustado} = \text{CAMPI}_j \times \text{IAP}_j$$

$$\Delta \text{CAMPI}_j = (\text{CAMPI}_j \text{ ajustado} - \text{CAMPI}_j) / \text{CAMPI}_j$$

donde:

IAP: Índice de Ajuste de Precios, cuyo valor (mayor o menor que 1) resulta de la aplicación de la fórmula polinómica de precios a la fecha de actualización del CAMPI correspondiente. En caso los precios contenidos en la fórmula polinómica de precios no sufran variación alguna, el IAP será equivalente a 1. Si la variación de precios es positiva, el IAP será mayor que 1 (1 + Variación de Precios), y si la variación de precios es negativa, el IAP será menor que 1.

Los FPAMPI serán ajustados proporcionalmente a la variación del CAMPI correspondiente, dando origen a una variación del FPAMPI denominado ΔFPAMPI, con la siguiente expresión:

$$\Delta \text{FPAMPI}_j = \Delta \text{CAMPI}_j \times \text{FPAMPI}_j \times [ \quad ]$$

Por tanto

$$\text{FPAMPI ajustado} = \text{FPAMPI} + \Delta \text{FPAMPI}_j$$

88. Con respecto a la fórmula de ajuste del FPAMPI, debe incorporarse el factor que multiplica a ΔCAMPI<sub>j</sub> y FPAMPI<sub>j</sub>, de acuerdo al modelo económico-financiero.

#### V.5. Facilidades esenciales

89. Toda vez que el Reglamento Marco de Acceso de OSITRAN (REMA) excluye de su ámbito de aplicación a las carreteras, no corresponde emitir opinión sobre este aspecto.

#### V.6. Otros de aspectos de competencia de OSITRAN

##### V.6.1. Definiciones: Acreedores Permitidos

90. El numeral 1.11.1 del Proyecto de Contrato establece la definición de Acreedores Permitidos en los siguientes términos:

"1.11.1 Acreedores Permitidos

El concepto de Acreedores Permitidos es sólo aplicable para los supuestos del Endeudamiento Garantizado Permitido. Los Acreedores Permitidos deberán



contar con la autorización del CONCEDENTE para acreditar tal condición, cumpliendo con presentar previamente el Anexo II del presente Contrato ante el CONCEDENTE para su aprobación. Para tales efectos, Acreedor Permitido será:

(...)

- f) Todos los inversionistas institucionales así considerados por las normas legales vigentes en el Perú o en su país de origen, que adquieran directa o indirectamente cualquier tipo de valor mobiliario o instrumento de deuda emitido, mediante oferta pública o privada, por (i) el CONCESIONARIO, o (ii) un patrimonio fideicometido, fondo de inversión o sociedad tituladora constituidos en el Perú o en el extranjero que adquiera derechos y/o activos derivados del Contrato de Concesión.
- g) Solo para el caso de la estructuración de este tipo de operaciones, se deberá contemplar que el representante de los obligacionistas, que actúe en representación de las futuras personas naturales o jurídicas que adquirirán dichos valores o instrumentos, tenga temporalmente el calificativo de Acreedor Permitido e inicialmente será el encargado de presentar el Anexo II. Dicho calificativo se extinguirá con la correspondiente colocación financiera y por tanto se procederá con el reemplazo del Anexo II que será suscrito por los adquirentes del valor mobiliario o instrumento de deuda correspondiente, o por los representantes de los mismos según poderes emitidos por los adquirentes a favor de éstos, de acuerdo a las Leyes Aplicables.

(...)"

[El resaltado es nuestro]



91. El literal g) citado establece que, en caso el Concesionario se financie a través de la emisión de instrumentos financieros en el mercado de capitales, el Representante de los Obligacionistas podrá ser calificado temporalmente como Acreedor Permitido y será el encargado de presentar el Anexo II<sup>99</sup>. Sin embargo, una vez realizada la colocación financiera, el calificativo de Acreedor Permitido otorgado al Representante de los Obligacionistas se extinguirá y los adquirentes del valor mobiliario o instrumentos de deuda deberán suscribir el Anexo II.



92. Al respecto, debe tenerse presente que los valores o instrumentos que se adquieran bajo este tipo de financiamiento, son negociables y transferibles; por lo que operativamente sería inviable que el Anexo II sea suscrito por cada adquirente del valor mobiliario o instrumento de deuda. En tal sentido, se recomienda evaluar la pertinencia de lo establecido en dicho literal con respecto a que "Dicho calificativo [Acreedor Permitido] se extinguirá con la correspondiente colocación financiera y por tanto se procederá con el reemplazo del Anexo II que será suscrito por los adquirentes del valor mobiliario o instrumento de deuda correspondiente (...)".

93. Asimismo, se sugiere que, al igual que en los literales a) al f), se precise en el literal g) qué persona será calificada como Acreedor Permitido. Para tal efecto, se recomienda agregar un primer párrafo en los siguientes términos:

g) Cualquier persona natural o jurídica que adquiera directa o indirectamente cualquier tipo de valor mobiliario o instrumento de deuda emitido por el CONCESIONARIO mediante oferta pública o privada, o a través de patrimonio

<sup>99</sup> Se entiende que dicho Representante de los Obligacionistas deberá cumplir con calificar en alguno de los supuestos considerados en los literales a) al e) precedentes, siendo responsabilidad del Concedente el otorgamiento de dicha calificación.

fideicomitido, fondos de inversión o sociedad tituladora constituidos en el Perú o en el extranjero.  
(...)

### V.6.2. Capítulo XII: Régimen de Seguros y Responsabilidad del Concesionario

94. Con relación a las pólizas de seguro exigidas en el Capítulo XII, resulta conveniente que para efectos de establecer las sumas aseguradas de éstas, el Concesionario presente un estudio de riesgos, en donde se establezcan el monto de cada una de las coberturas de las pólizas a contratar.

### V.6.3. Anexo IX: Penalidades aplicables al Contrato

95. El Anexo IX del Proyecto de Contrato establece en las Tablas N° 2 y 6 lo siguiente:

**"Tabla N° 2**

*Penalidades referidas al Capítulo V del Contrato: Régimen de Bienes*

Cláusula Contrato	UIT	Descripción de penalidad	Criterio de Aplicación
¡Error! No se encuentra el origen de la referencia.5.27	3.20	Atraso en la contratación y renovación de póliza de seguro sobre los Bienes materia de ejecución.	Cada Día de atraso

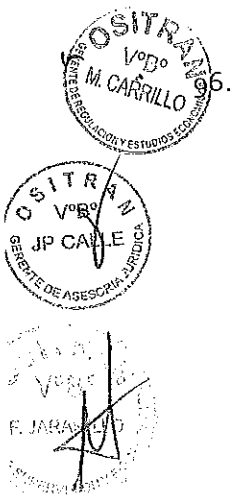
**Tabla N° 6**

*Penalidades referidas al Capítulo XII del Contrato: Régimen de Seguros y Responsabilidad del Concesionario*

Cláusula Contrato	UIT	Descripción de penalidad	Criterio de Aplicación
12.2	0.80	Incumplimiento de la obligación de presentar y mantener vigentes las pólizas de seguro referidas a la responsabilidad civil, sobre bienes materia de ejecución de Rehabilitación y Mejoramiento y Mantenimiento Periódico Inicial, de riesgos laborales y otras pólizas.	Cada vez

Sobre el particular, de la revisión de ambas tablas se advierte cierta duplicidad en el incumplimiento penalizado. Ello podría generar contingencias en la aplicación de la penalidad durante la ejecución del Contrato de Concesión. Debido a ello, debe tenerse presente las siguientes consideraciones:

- Establecer solo una penalidad referida al incumplimiento de la contratación y/o renovación de las pólizas, de tal forma que no se presente duplicidad en su penalización.
- Excluir la penalidad por no mantener vigente "otras pólizas" puesto que su contratación no resulta obligatoria para el Concesionario.
- De mantenerse vigente la penalidad establecida en la Tabla N° 6, debe considerarse la penalidad por el incumplimiento en la contratación y/o renovación de la póliza de seguro sobre Bienes en Operación.



## VI. CONCLUSIONES

1. La opinión vertida en el presente Informe se basa en la "Versión Final del Contrato de Concesión" (al 24.06.2015) de la Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 4: Huancayo-Izcuchaca-Mayocc-Ayacucho / Ayacucho-Andahuaylas-Puente Sahuinto / Dv. Pisco-Huaytará-Ayacucho. Asimismo, ha sido formulada teniendo en consideración el Informe de identificación, análisis y asignación de riesgos, el Informe de evaluación económico-financiera y el modelo económico financiero, remitidos por PROINVERSION mediante Oficio N° 221-2015/PROINVERSION/DE, así como las Bases del Concurso y la información disponible en su portal institucional.
2. Con relación a los temas tarifarios, la opinión técnica del Regulador es la siguiente:
  - Debe precisarse en el literal c) de la cláusula 9.4 de qué manera se implementará el cobro de USD 1,50 en cada unidad de peaje, considerando que el Contrato de Concesión prevé la aceptación parcial de las obras de Rehabilitación y Mejoramiento y Mantenimiento Periódico Inicial, y que no todas las unidades de peaje se encuentran asociadas a Sub Tramos a ser intervenidos por el Concesionario.
  - Se recomienda mejorar la redacción del literal c) de la cláusula 9.5, de acuerdo a los términos propuestos en el presente Informe.
3. Con relación a la calidad del servicio, la opinión técnica del Regulador es la siguiente:

### a) Entrega del área de la Concesión

- Previamente a la suscripción del Contrato de Concesión, el Concedente debe demostrar documentadamente que cuenta con la disponibilidad de los terrenos donde se ejecutarán las Obras a cargo del Concesionario, así como asegurar la calidad de la infraestructura que le será entregada en aquellos Sub Tramos en los que no ejecutará actividades de Rehabilitación y Mejoramiento y Mantenimiento Periódico Inicial.
- Debe precisarse las progresivas de entrada y salida de todas las ciudades por donde se desarrollará la infraestructura, identificándose claramente las zonas urbanas; esto con el fin de delimitar correctamente los Sub Tramos de la Concesión.

### b) De los Expedientes Técnicos y Estudio Definitivo de Ingeniería e Impacto Ambiental

- Debe aclararse lo dispuesto en la cláusula 6.4 con respecto al reconocimiento de intervenciones en pontones por parte del Concesionario como costos adicionales a los pagos contractuales. Esto en virtud que dichas intervenciones son consideradas como una actividad del Mantenimiento Periódico Inicial remunerada con el PAMPI.
- Debe corregirse el párrafo citado de la cláusula 6.4 referido a la aprobación de los sectores críticos y/o vulnerables por parte del Regulador. En este sentido, debe establecerse que es competencia del Concedente la aprobación de dichos sectores, previa opinión del Regulador. Asimismo, debe establecerse los parámetros técnicos que definan claramente los sectores críticos y/o vulnerables.



c) **Sobre el Libro de Sugerencias y Reclamos**

- Debe concordarse el primer y el segundo párrafo de la cláusula 6.9 del Proyecto de Contrato a efectos que la penalidad por no mantener el Libro de Sugerencias y Reclamos pueda ser aplicada durante todo el plazo de la Explotación.

d) **Obras Adicionales**

- Se sugiere evaluar la pertinencia de eliminar las últimas líneas del último párrafo de la cláusula 6.32 referido a la suscripción de una adenda cada vez que se haya aceptado una Obra Adicional.

e) **Obras por Seguridad Vial**

- Debe incorporarse un procedimiento para calificar qué obras pueden ser categorizadas dentro del concepto de Seguridad Vial. Asimismo, deberá detallarse que las obras que pueden ser calificadas como Obras por Seguridad Vial se circunscriban a:

- Reductores de velocidad
- Puentes peatonales
- Señalización horizontal y vertical
- Elementos de encarrilamiento y defensa
- Modificación del trazo, de la geometría de la carretera en puntos específicos, con fines de Seguridad Vial.

- Debe precisarse el monto máximo de inversión para la ejecución de las Obras por Seguridad Vial, tal como se establece en el caso de las Obras Adicionales.

f) **De la Conservación**

- Debe considerarse que previamente a la Suscripción del Contrato de Concesión, el Concedente deba entregar protocolos de medición de los Niveles de Servicio de los Sub Tramos que serán entregados al Concesionario, concordantes con los niveles exigidos en el Anexo I del Contrato de Concesión.

Con relación al régimen económico-financiero, la opinión del Regulador es la siguiente:

a) **Pagos del Concesionario por concepto de Supervisión de la Rehabilitación y Mejoramiento y Mantenimiento Periódico Inicial**

- Con relación al porcentaje de supervisión establecido en la cláusula 10.3 (6% de la oferta por Rehabilitación y Mejoramiento más IGV), se considera conveniente que este porcentaje sea desagregado de la siguiente manera: 5,5% para la supervisión de Obras y 0,5% por concepto de seguimiento y control de la supervisión. De la misma manera, deberá desagregarse el monto establecido para la supervisión del Mantenimiento Periódico Inicial.
- Con la finalidad de no afectar la labor de supervisión de OSITRAN debido a causas imputables a cualquiera de las partes (tales como retraso en la entrega de terrenos, ampliaciones de plazo en la ejecución de las obras, errores de diseño, entre otros), debe agregarse una cláusula precisando que en caso se produzcan mayores costos de supervisión, estos deberán ser asumidos por la parte del Contrato de Concesión que los genere.



**b) Garantías a favor de los Acreedores Permitidos**

- Debe incorporarse una precisión en la cláusula 11.13 del Proyecto de Contrato en el sentido que las garantías que se constituyan para efectos del Endeudamiento Garantizado Permitido que sirvan para financiar la ejecución de la Rehabilitación y Mejoramiento, sólo contemple el inicio de la ejecución de dichas obras (es decir, lo correspondiente al primer Hito Financiero), toda vez que estas últimas serán remuneradas inmediatamente por cada avance de obra, es decir al finalizar cada Hito Financiero.
- Con relación a los bienes sobre los cuales se constituirán las garantías, debe precisarse en el literal b) de la cláusula 11.13, que los ingresos que no son de libre disponibilidad del Concesionario y que, por tanto, deben ser excluidos, son los destinados al pago de impuestos, de la supervisión y tasa de regulación.
- Observando el alcance y carácter de la opinión de OSITRAN previstos en el REGO de OSITRAN, la opinión del Regulador señalada en el primer párrafo de la cláusula 11.13, debe constituirse como una opinión técnica, a efectos que sea el Concedente quien finalmente decida la procedencia o no de la autorización correspondiente, sin encontrarse sujeto a una opinión favorable del Regulador.

**c) Cierre Financiero**

- De acuerdo al esquema de pagos previsto en el Apéndice 5 del Anexo XI del Proyecto de Contrato, se entiende que el Concesionario debe lograr el Cierre Financiero únicamente para el financiamiento de las obras vinculadas al Mantenimiento Periódico Inicial y para el inicio de la ejecución de las obras de Rehabilitación y Mejoramiento, toda vez que estas últimas serán remuneradas inmediatamente por el Concedente por cada avance de obra. En ese sentido, el Cierre Financiero en el caso de la RM debería ser exigible solo para el primer Hito Financiero.
- Considerando que la Rehabilitación y Mejoramiento y el Mantenimiento Periódico Inicial tienen plazos de inicio de obras independientes (con una diferencia de hasta seis meses), se recomienda contemplar cierres financieros individuales para el MPI y para el primer Hito Financiero de la RM.

**d) Autorización de constitución de garantías**

- Con respecto a los documentos necesarios para la evaluación de la constitución de garantías, adicionalmente a los documentos señalados en la cláusula 11.15, el Concesionario deberá entregar lo siguiente: i) Constitución de hipoteca del derecho de concesión o garantías mobiliarias; ii) modelo económico-financiero considerando las características del financiamiento y cumplimiento de *covenants*; y, iii) otros contratos relacionados al financiamiento (fideicomisos, coberturas, etc.), en lo que corresponda.
- Conforme a lo establecido en la cláusula 11.13 del Proyecto de Contrato, el Concedente es quien autoriza la constitución de garantías, previa opinión del Regulador. En ese sentido, el procedimiento de aprobación de la constitución de las garantías (regulado en la cláusula 11.15) debe contemplar que el plazo máximo del Concedente para emitir su autorización debe ser contado desde la notificación de la opinión técnica del Regulador.





- En la cláusula 11.15, se considera imperativo otorgar al Regulador un plazo de quince (15) días hábiles para emitir su opinión. Asimismo, es conveniente precisar que, en el caso de solicitar información, el cómputo de los días faltantes para completar el plazo se reanudará una vez recibida la información solicitada de forma completa.

e) **Sobre la Rehabilitación y Mejoramiento**

- Con relación al numeral 2 del Apéndice 5 del Anexo XI, a fin de no generar contingencias operativas en el cálculo del factor mencionado en éste (el cociente de dividir el monto ofertado por el Concesionario en el concurso como Pago por Rehabilitación y Mantenimiento entre el monto del Pago por Rehabilitación y Mantenimiento determinado en el EDI e IA), en caso el EDI se apruebe en Nuevos Soles, deberá establecerse la fecha del Tipo de Cambio a utilizarse para efectos de la conversión del monto del EDI e IA de Nuevos Soles a Dólares Americanos.
5. Con relación al título Otros Aspectos de Competencia de OSITRAN, se están formulando recomendaciones cuya incorporación OSITRAN considera necesaria.

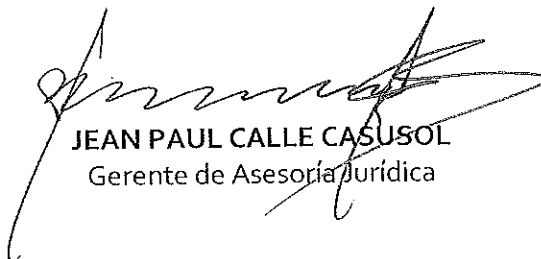
**VII. RECOMENDACIÓN**

En virtud de lo expuesto, se recomienda al Consejo Directivo aprobar el presente Informe, el cual contiene la opinión técnica respecto de la Versión Final del Contrato de Concesión (al 24.06.2015) de la Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 4: Huancayo-Izcuchaca-Mayoccc-Ayacucho / Ayacucho-Andahuaylas-Puente Sahuinto / Dv. Pisco-Huaytará-Ayacucho, el cual contiene las observaciones y sugerencias formuladas por este Regulador.

Atentamente,

  
**MANUEL CARRILLO BARNUEVO**  
 Gerente de Regulación y Estudios Económicos

  
**FRANCISCO JARAMILLO TARAZONA**  
 Gerente de Supervisión y Fiscalización

  
**JEAN PAUL CALLE CASUSOL**  
 Gerente de Asesoría Jurídica

Reg. Sal. 29418-15  
 AQuispe/ALope/mee

OSITRAN  
 GERENCIA GENERAL  
 PROVEIDO Nº. 2018-2015-66  
 PARA : SCD  
 ACCIONES A REALIZAR: Se remite el informe del Area Técnica para su inclusión en la  
 FECHA: agenda del CD 21/07/15

