



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

Presidencia del Consejo Directivo

“Decenio de la Igualdad de oportunidades para mujeres y hombres”
“Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la
conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho”



Firmado por:
ZAMBRANO
COPELLO Rosa
Veronica FAU
20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 14/06/2024
17:20:33 -0500

Oficio N°0287-2024-PD-OSITRAN

Lima, 14 de junio de 2024

Señor

NORMAN ZEGARRA RUFFNER

Director de Proyecto

AGENCIA DE PROMOCIÓN DE LA INVERSIÓN PRIVADA – PROINVERSIÓN

Plataforma PIDE

Presente.-

Asunto : Opinión previa no vinculante a la Versión Final del Contrato de Concesión del proyecto “Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 4”

Referencia : a) Oficio N° 016-2024/PROINVERSIÓN/DEP.36 recibido el 30/05/2024 (NT 2024067157)
b) Oficio N° 00114-2024-GG-OSITRAN notificado el 20/05/2024 (NT 2024062080)
c) Oficio N° 014-2024/PROINVERSIÓN/DEP.36 recibido el 14/05/2024 (NT 2024059233)

De mi consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a usted con relación a la solicitud de opinión no vinculante de la Versión Final del Contrato de Concesión del proyecto “Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 4”, de acuerdo a lo establecido en los artículos 43 y 44 del Texto Único Ordenado del Decreto Legislativo N°1362, en concordancia con el numeral 55.1 del artículo 55 del Reglamento del Decreto Legislativo N°1362, aprobados mediante los Decretos Supremos N°195-2023-EF y N°240-2018-EF, respectivamente.

Al respecto, como es de su conocimiento, con ocasión de la renuncia presentada por uno de los miembros del Consejo Directivo del Ositrán¹, este Organismo Regulador no cuenta con el quorum requerido para llevarse a cabo las sesiones de Consejo Directivo conforme con lo señalado en el artículo 6 del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán (en adelante, ROF del Ositrán)².

¹ La cual se hizo efectiva el 22 de octubre de 2023.

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

“Artículo 6.- Del Consejo Directivo

(...)

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

Esta es una copia auténtica imprimible de un Documento electrónico archivado por el OSITRAN, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <https://servicios.ositran.gob.pe:8443/SGDEntidades>

Visado por: MEJIA CORNEJO Juan
Carlos FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 14/06/2024 17:05:53 -0500

Visado por: CHOCANO PORTILLO Javier
Eugenio Manuel Jose FAU 20420248645
hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 14/06/2024 16:59:27 -0500

Visado por: JARAMILLO TARAZONA
Francisco FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 14/06/2024 16:53:31 -0500

Visado por: QUESADA ORE Luis
Ricardo FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 14/06/2024 16:49:56 -0500

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

NT: 2024073933

Clave: kU9sd8j



EL REGULADOR DE LA INFRAESTRUCTURA
DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO

Calle Los Negocios 182, piso 2
Surquillo - Lima
Central Telefónica: (01) 500-9330
www.ositran.gob.pe



No obstante, se debe señalar que en aplicación del numeral 10 del artículo 9 del ROF del Ositrán, esta Presidencia Ejecutiva tiene dentro de sus funciones la atribución de adoptar medidas de emergencia sobre asuntos que corresponda conocer al Consejo Directivo con cargo a darle cuenta posteriormente³, prerrogativa que este despacho estima necesaria ejercer para el presente caso, toda vez que, como consecuencia del análisis realizado a través del Informe Conjunto N°00087-2024-IC-OSITRAN (GRE-GSF-GAJ) de fecha 14 de junio de 2024, emitido por las Gerencias de Regulación y Estudios Económicos, de Supervisión y Fiscalización y de Asesoría Jurídica, se recomendó lo siguiente:

- Formular diversas observaciones y recomendaciones relevantes en torno a distintas secciones de la VFC vinculados, entre otros aspectos, con la competencia y funciones del Organismo Regulador, incluyendo aquellos de naturaleza tarifaria que únicamente le competen realizar al Ositrán.
- En el caso de que el Ositrán no emita su opinión no vinculante dentro del plazo legal previsto en el párrafo 55.4 del artículo 55 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1362, esta será entendida por Proinversión como “opinión favorable”, no pudiendo emitirla con posterioridad.
- De no emitirse la opinión no vinculante del Organismo Regulador, la VFC podría conservar los mismos textos propuestos a las disposiciones contractuales que han sido materia de observación, situación que podría generar futuras contingencias al Organismo Regulador en la etapa de ejecución contractual.

Por lo antes expuesto, esta Presidencia Ejecutiva encuentra justificada la necesidad de adoptar como medida de emergencia la aprobación del citado Informe Conjunto N°00087-2024-IC-OSITRAN (GRE-GSF-GAJ) de fecha 14 de junio de 2024, el cual contiene la opinión técnica del Ositrán a la Versión Final del Contrato de Concesión del Proyecto Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 4”, asimismo, el informe mencionado ha sido emitido dentro del plazo legal establecido en el párrafo 55.3 del artículo 55 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1362⁴, para los fines y acciones pertinentes.

³ **“Artículo 9.- Funciones de la Presidencia Ejecutiva**

Son funciones de la Presidencia Ejecutiva, las siguientes:

(...)

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

(...)”.

⁴ Reglamento del Decreto Legislativo N° 1362:

“Artículo 55. Opiniones e informe previos en la fase de Transacción

(...)

55.3 El plazo para la emisión de las opiniones e informe a la VFC de APP es de quince (15) días hábiles, pudiéndose solicitar información adicional por única vez dentro de los primeros cinco (05) días hábiles; con excepción de la Contraloría General de la República, que puede solicitar información adicional dentro de los primeros diez (10) días hábiles. En estos supuestos el cómputo del plazo se suspende desde el día de efectuada la notificación de información adicional, reanudándose a partir del día hábil siguiente de recibida la información requerida.”

Esta es una copia auténtica imprimible de un Documento electrónico archivado por el OSITRAN, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web:

<https://servicios.ositran.gob.pe:8443/SGDEntidades>



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

Presidencia del Consejo Directivo

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

Atentamente,

Firmado por
VERÓNICA ZAMBRANO COPELLO
Presidente del Consejo Directivo
Presidencia Ejecutiva

Visado por
JUAN CARLOS MEJÍA CORNEJO
Gerente General
Gerencia General

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

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

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

Se adjunta lo siguiente:

- Informe Conjunto N° 00087-2024-IC-OSITRAN (GRE-GSF-GAJ).

NT. 2024073933

Esta es una copia auténtica imprimible de un Documento electrónico archivado por el OSITRAN, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <https://servicios.ositran.gob.pe:8443/SGDEntidades>



Calle Los Negocios 182, piso 2
Surquillo - Lima
Central Telefónica: (01) 500-9330
www.ositran.gob.pe

**Informe Conjunto N° 00087-2024-IC-OSITRAN
(GRE-GSF-GAJ)**



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

Asunto : Opinión sobre la Versión Final del Contrato de Concesión del proyecto
"Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 4"

*Artículos 43 y 44 del Texto Único Ordenado del Decreto Legislativo N° 1362,
en concordancia con el párrafo 55.1 del artículo 55 del Reglamento del
Decreto Legislativo N° 1362.*

Referencia : a) Oficio N° 016-2024/PROINVERSIÓN/DEP.36 recibido el 30/05/2024
b) Oficio N° 00114-2024-GG-OSITRAN notificado el 20/05/2024
c) Oficio N° 014-2024/PROINVERSIÓN/DEP.36 recibido el 14/05/2024

Fecha : 14 de junio de 2024.

I. OBJETIVO

1. Emitir opinión técnica respecto de la Versión Final del Contrato de Concesión del proyecto "Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 4" remitida por la Agencia de Promoción de la Inversión Privada – Proinversión, de conformidad con lo dispuesto en la normativa aplicable en materia de Contratos de Asociaciones Público Privadas.

Visado por: CALVO JAUREGUI
Jhoel FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 14/06/2024 14:58:15 -0500

Visado por:
DAVILA ROSALES, ROSARIO DEL
PILAR
20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 14/06/2024 14:44:09 -0500

II. ANTECEDENTES

2. Mediante el Oficio N° 12-2022/PROINVERSION/DEP.36, recibido el 12 de octubre de 2022, Proinversión solicitó se le remitan comentarios preliminares y recomendaciones al proyecto de contrato de concesión (versión octubre de 2022) del Proyecto "Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 4".
3. Mediante el Oficio N° 00417-2022-GG-OSITRAN, del 04 de noviembre de 2022, se remitió a Proinversión la Matriz de Comentarios al proyecto de contrato de concesión (versión octubre de 2022) del Proyecto "Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 4".
4. Mediante correo electrónico del 29 de setiembre de 2023, Proinversión solicitó que se remita comentarios y recomendaciones preliminares a la Versión Final de Contrato de Concesión del Proyecto "Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 4".
5. Mediante correo electrónico del 31 de octubre de 2023, se remitió a Proinversión la Matriz de Comentarios a la Versión Final de Contrato de Concesión del Proyecto "Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 4".
6. Mediante el Oficio N° 14-2024/PROINVERSION/DEP.36, recibido el 14 de mayo de 2024, la Dirección de Proyectos de Proinversión remitió la Versión Final de Contrato de Concesión del Proyecto "Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 4" (en adelante, VFC), a fin de que el Ositrán emita su opinión previa no vinculante, adjuntando para tal efecto el Informe de Evaluación Integrado (en adelante, IEI) y el correspondiente modelo económico financiero.
7. A través del Oficio N° 00114-2024-GG-OSITRAN, de fecha 20 de mayo de 2024, en el marco de lo establecido en el párrafo 55.3 del artículo 55¹ del Reglamento del Decreto Legislativo

Visado por: HERNÁNDEZ CHANDUVI
Jorge Luis FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 14/06/2024 14:38:49 -0500

Visado por: VEGA VASQUEZ John
Albert FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 14/06/2024 14:17:58 -0500

Visado por: PEREZ GOMEZ
Cesar Luis FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 14/06/2024 14:03:33 -0500

Visado por: TAMAYO PEREYRA
Paul Gerson FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 14/06/2024 13:59:23 -0500

Visado por: ROSALES MAYO Christian
Juan FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 14/06/2024 13:55:21 -0500

Visado por: ORTIZ CABREJOS
Claudia Ivonne FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 14/06/2024 13:35:25 -0500

Visado por: VOLTA ALOMIA Mario
Martin FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 14/06/2024 13:20:39 -0500

Visado por: CALDAS CABRERA
Daisy Melina FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 14/06/2024 13:16:09 -0500

Visado por: JIMENEZ CERRON
Tito Fernando FIR 10790733 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 14/06/2024 13:13:30 -0500

Visado por: ALVAREZ HUAMAN Junior
Missael FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 14/06/2024 13:08:59 -0500

Visado por: OCHOA CARBAJO Yessica
Guadalupe FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 14/06/2024 12:57:16 -0500

¹ Reglamento del DL N° 1362:
"Artículo 55. Opiniones e informe previos en la fase de Transacción"

N° 1362, Decreto Legislativo que regula la Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos, se requirió a Proinversión atender consultas y remitir mayor información respecto a la información remitida a través del Oficio N° 014-2024/PROINVERSION/DEP.36.

- Mediante Oficio N° 016-2024/PROINVERSION/DEP.36, recibido el 30 de mayo de 2024, la Dirección de Proyectos de Proinversión atendió el pedido de información adicional formulado por el Ositrán a través del Oficio N° 00114-2024-GG-OSITRAN.

III. MARCO LEGAL

III.1. Competencia del Ositrán en torno a la emisión de opiniones técnicas a versiones finales de Contratos de Asociación Público Privada

- 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 con el artículo 61 de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General (en adelante, LPAG), la competencia de las entidades tiene su fuente en la Constitución y en la Ley, y es reglamentada por las normas que de aquellas se derivan.
- Así, el artículo 3 de la Ley N° 26917, Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público y Promoción de los Servicios de Transporte Aéreo (en adelante, Ley de Creación del Ositrán), establece que la misión de este Organismo Regulador 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.
- Para tal efecto, el artículo 6 de la referida norma legal, concordado con el artículo 3 de la Ley N° 27332, Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión privada en los Servicios Públicos (en adelante, Ley de los Organismos Reguladores) prevé que este tipo de entidades, como es el caso del Ositrán, ejercen las funciones: (a) Normativa, (b) Reguladora, (c) Supervisora, (d) Fiscalizadora y Sancionadora, y (e) Solución de Controversias y Reclamos.
- Asimismo, el numeral 3.2 del artículo 3 de la Ley de los Organismos Reguladores dispone expresamente que las funciones antes indicadas se ejercen dentro de los alcances y limitaciones que se establezcan en sus respectivas leyes y reglamentos; por tal motivo, el alcance de éstas no puede verse limitado por normas de distinta naturaleza, así como tampoco por un Contrato de Asociación Público Privada.
- El actual marco normativo del Sistema Nacional de Promoción de la Inversión Privada (SNPIP) se compone -principalmente- del Decreto Legislativo N° 1362, Decreto Legislativo que regula la Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos (en adelante, DL N° 1362), y su Reglamento aprobado por el Decreto Supremo N° 240 2018-EF (en adelante, Reglamento del DL N° 1362). De conformidad con lo establecido en la Cuarta Disposición Complementaria Final del DL N° 1362, la referida norma entró en vigor al día siguiente de la publicación de su Reglamento en el Diario Oficial El Peruano, esto es, desde el 31 de octubre de 2018. Por ello, desde la citada fecha corresponde a Proinversión y a las demás entidades públicas que integran el SNPIP, dentro

(...)

55.3 El plazo para la emisión de las opiniones e informe a la VFC de APP es de quince (15) días hábiles, pudiéndose solicitar información adicional por única vez dentro de los primeros cinco (05) días hábiles (...). En estos supuestos el cómputo del plazo se suspende desde el día de efectuada la notificación de información adicional, reanudándose a partir del día hábil siguiente de recibida la información requerida”.

de las cuales se encuentra el Ositrán², velar por el estricto cumplimiento del DL N° 1362 y su Reglamento.

14. Cabe señalar que mediante los Decretos Legislativos N° 1543 y N° 1550 se modificaron diversos artículos del DL N° 1362. Con ello, la Sexta Disposición Complementaria Final del Decreto Legislativo N° 1543 dispuso que el Ministerio de Economía y Finanzas (en adelante MEF) apruebe mediante Decreto Supremo el Texto Único Ordenado del DL 1362 (en adelante, TUO del DL N° 1362). Así, con el Decreto Supremo N° 195-2023-EF se aprobó el TUO del DL N° 1362, el cual compila las disposiciones del DL N° 1362 y sus modificatorias. En ese sentido, para efectos del presente Informe Conjunto estas Gerencias harán referencia a las disposiciones normativas que resulten aplicables según lo señalado en el TUO del DL N° 1362 y el Reglamento del DL N° 1362.
15. Ahora bien, considerando el contexto de lo solicitado por Proinversión se debe indicar que los artículos 43 y 44 del TUO del DL N° 1362 disponen que, en la fase de Transacción, de manera previa a la adjudicación del Proyecto, la citada entidad debe recabar -entre otras- la opinión previa no vinculante del Organismo Regulador sobre la Versión Final del Contrato de Asociación Público Privada, exclusivamente sobre las materias de su competencia.
16. Por lo antes expuesto, nótese que la opinión que debe emitir el Ositrán es: (i) obligatoria al ser exigida por la normativa vigente en materia de Asociaciones Público Privadas, y (ii) de carácter no vinculante, en concordancia con el artículo 171 de la LPAG³.

III.2. Sobre el contenido de la opinión no vinculante del Ositrán

17. El inciso 2 del párrafo 44.1 del artículo 44 del TUO del DL N° 1362 establece que la opinión previa no vinculante que debe emitir el Ositrán sobre la VFC de Asociación Público Privada versa exclusivamente sobre materias de su competencia. A su vez, el párrafo 55.9 del artículo 55 del Reglamento del DL N° 1362 precisa que las opiniones que emiten las entidades públicas solo pueden referirse a aquellos aspectos sobre los cuales se emitió observación y a los aspectos distintos o adicionales respecto de la Versión Inicial del Contrato de Asociación Público Privada.
18. Sobre el particular, el artículo 28⁴ del Reglamento General de Ositrán, aprobado por el Decreto Supremo N° 044-2006-PCM (en adelante, REGO), dispone que la opinión técnica del Ositrán sobre cualquier contrato de infraestructura de su competencia comprende materias referidas a: (i) el régimen tarifario del contrato, (ii) las condiciones de competencia y de acceso a la infraestructura, (iii) los aspectos técnicos, económicos y jurídicos relativos

² De conformidad con lo señalado en el inciso 4 del artículo 7 del Reglamento del DL N° 1362.

³ LPAG:

“Artículo 171.- Presunción de la calidad de los informes

171.1 Los informes administrativos pueden ser obligatorios o facultativos y vinculantes o no vinculantes.

171.2 Los dictámenes e informes se presumirán facultativos y no vinculantes, con las excepciones de ley.”

⁴ REGO:

“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:

1. La celebración de cualquier Contrato de Concesión referido a la Infraestructura, así como la prestación de servicios públicos de transporte ferroviario de pasajeros en las vías que forman parte del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao, de conformidad con la Ley N° 29754. La referida opinión técnica incluirá materias relativas 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. (...).”

a la calidad y oportuna prestación de los servicios, (iv) los mecanismos de solución de controversias derivadas de la interpretación y ejecución de los contratos y (v) demás materias de competencia de este Organismo Regulador.

19. Tal como se advierte del Oficio N° 14-2024/PROINVERSIÓN/DEP.36, recibido el 14 de mayo de 2024, Proinversión elaboró y remitió la VFC en el marco de lo dispuesto por el TUO del DL N° 1362 y su Reglamento. Siendo así, estas Gerencias procederán a analizar el alcance del referido proyecto de contrato, tanto en los aspectos procedimentales como en los temas que son materia de competencia del Ositrán, a efectos de recomendar la opinión técnica que deberá emitir el Organismo Regulador conforme con el marco normativo antes señalado⁵.

III.3. Del plazo de Ositrán para emitir su opinión técnica

20. El artículo 51 concordado con el artículo 55 del Reglamento del DL N° 1362 establecen que el plazo para la emisión de la opinión del Organismo Regulador sobre la VFC es de quince (15) días hábiles. Asimismo, la referida norma precisa que el Organismo Regulador puede solicitar información adicional, por única vez, dentro de los primeros cinco (05) días hábiles del plazo antes indicado, ante lo cual el cómputo del plazo para emitir la referida opinión se suspende desde el día de efectuada la notificación de la solicitud de información adicional, reanudándose a partir del día hábil siguiente de recibida la información requerida.
21. Al respecto, mediante el Oficio N° 14-2024/PROINVERSIÓN/DEP.36, recibido el 14 de mayo de 2024, Proinversión, en el marco de la fase de Transacción del Proyecto “Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 4”, solicitó al Ositrán emitir su opinión no vinculante de la VFC. Asimismo, dentro del plazo legal establecido, a través del Oficio N° 00114-2024-GG-OSITRAN notificado el 20 de mayo de 2024, este Organismo Regulador solicitó a Proinversión información adicional a efectos de emitir su opinión no vinculante correspondiente. Dicho requerimiento fue atendido por parte de Proinversión a través del Oficio N° 016-2024/PROINVERSIÓN/DEP.36, recibido por el Ositrán el 30 de mayo de 2024.
22. En ese sentido, desde notificada la solicitud de opinión formulada por Proinversión (14.05.2024) hasta notificado el requerimiento de información adicional del Ositrán (20.05.2024), transcurrieron cuatro (04) días hábiles del plazo legal de este último para emitir su opinión, por lo que los once (11) días hábiles restantes deben computarse desde el día siguiente de recibida información adicional (30.05.2024).
23. Siendo así, el plazo para que el Organismo Regulador emita su opinión no vinculante sobre la VFC de Concesión vencería **el 17 de junio de 2024**.

⁵ Asimismo, en lo que corresponda a este Organismo Regulador, también serán de observancia las disposiciones emitidas por el MEF sobre transacción de contratos de Asociación Público Privada, tales como los Lineamientos para el diseño de Contratos de Asociación Público Privada, aprobados por la Resolución Directoral N° 001-2019-EF/68.01 (en adelante, Lineamientos de Diseño); y los Lineamientos para la asignación de riesgos en los Contratos de Asociaciones Público Privadas, aprobados por la Resolución Ministerial N° 167-2016-EF/15 (en adelante, Lineamientos de Riesgos).

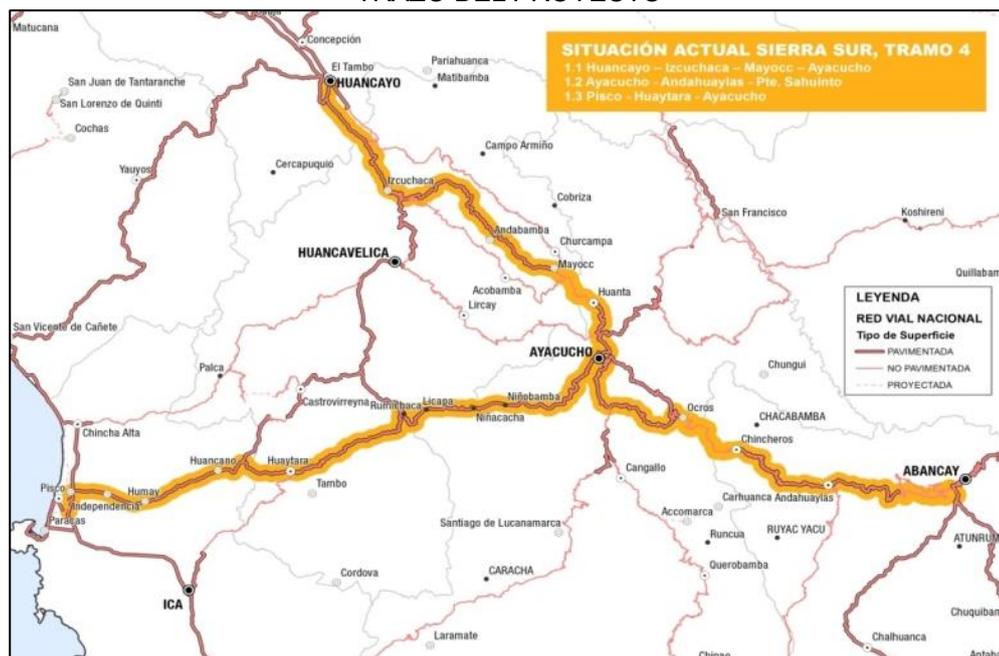
IV. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL PROYECTO

24. De acuerdo con la VFC del Proyecto y el IEI remitidos adjuntos al Oficio N° 14-2024/PROINVERSIÓN/DEP.36, el modelo de concesión propuesto por Proinversión para el Proyecto “Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 4” contempla las siguientes características:

Ubicación:	:	En la zona longitudinal de la sierra del Perú. Entre los departamentos de Ica, Ayacucho, Huancavelica, Apurímac y Junín con una longitud de 965.2 Km de carreteras.
Calificación	:	Titularidad pública. Uso público. Alcance nacional.
Modalidad	:	Concesión cofinanciada.
Actividades de la concesión	:	La concesión comprende el diseño, construcción, rehabilitación, conservación, mantenimiento, mejoramiento, financiamiento y operación de la Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 4.
Plazo de la Concesión	:	Veinticinco (25) años contados desde la Fecha de Suscripción del Contrato. La VFC prevé la posibilidad prorrogar el plazo de la Concesión.
Inversiones	:	Inversión por Construcción (C): 5,29 Km del nuevo Evitamiento San Clemente. Inversión por Rehabilitación y Mejoramiento (RM): 179.30 Km de los subtramos existentes de Huancayo-Izcuchaca e Izcuchaca-Mayocc. Inversión por Mantenimiento Periódico Inicial (MPI): 780.70 Km de los subtramos existentes Mayocc-Ayacucho-Andahuaylas-Puente Sahuinto y Ayacucho-Huaytará-Div. Pisco. Inversiones Adicionales.
Inversión proyectada referencial	:	USD 1 026,00 millones (sin IGV)
Factor de competencia	:	Menor monto ofertado con relación al monto determinado por el Estado.

25. A continuación, se muestra el esquema del trazo del Proyecto.

Ilustración N° 1 TRAZO DEL PROYECTO



Fuente: Proinversión.

V. ANÁLISIS

26. A continuación, se presenta el análisis sobre la VFC. Cabe señalar que el presente Informe Conjunto contiene la suma de los aportes efectuados desde cada órgano del Ositrán, en el ámbito de sus competencias y funciones, en concordancia con lo establecido por el ROF de Ositrán.
27. Asimismo, el análisis se sustenta en la información remitida por Proinversión mediante los Oficios N° 14-2024 y N° 16-2024/PROINVERSIÓN/DEP.36, siendo estos:
 - Versión Final del Contrato de Concesión del proyecto “Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 4”.
 - Informe de Evaluación Integrado - IEI.
 - Modelo Económico Financiero del Proyecto (archivo MS Excel “29Feb2024_Modelo_FHH_2141”).
 - Información remitida mediante el Oficio N° 016-2024/PROINVERSIÓN/DEP.36.
28. Cabe precisar que, conforme con el artículo 4 de la Ley de Creación de Ositrán y el artículo 28 del REGO del Ositrán, se tendrán en consideración los siguientes criterios generales, basados en las funciones que otorga a Ositrán el ordenamiento jurídico:
 - 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 competencias, funciones y roles asignados en el marco institucional a las diversas entidades del Estado.

V.1. Respecto a la SECCIÓN I: ANTECEDENTES, DEFINICIONES Y BASE LEGAL

a) Con relación a las definiciones relacionadas a las Obras e Hitos Constructivos

29. Respecto a las características generales de las Obras, cabe precisar que el Estado aprobó el Manual de **“Especificaciones Técnicas Generales para Construcción”**⁶, cuyo objeto es obtener los mejores índices de calidad de la obra, prevenir y/o evitar las probables controversias que se generan en la administración de los contratos que uniformiza las condiciones, requisitos, parámetros y procedimientos de las actividades relativas a las obras de infraestructura vial. En ese sentido, con el objetivo de dejar explícita la obligación de uso del referido Manual, se requiere incluir en la VFC la definición de Presupuesto, sugiriéndose la siguiente redacción:

VFC	Texto propuesto
-----	“PRESUPUESTO: documento que contiene partidas necesarias para ejecutar las obras, definidas según el Manual de “Especificaciones Técnicas Generales para Construcción” para uniformizar las condiciones, requisitos, parámetros y procedimientos de las actividades relativas a las obras de infraestructura vial, estandarizar los procesos, obtener los mejores índices de calidad de la obra, y prevenir y/o evitar las probables controversias en la administración del contrato, contiene partidas y sub partidas redondeada aritméticamente y expresadas a dos (2) decimales en el presupuesto”.

30. En la definición contenida en la cláusula **1.2.54 Hito Constructivo**, es importante que se precise que se podrá reconocer la inversión si y solo si el porcentaje de avance comprende todos los elementos necesarios hasta el nivel de la superficie asfáltica concluida, tal como se muestra a continuación:

VFC	Texto propuesto
<p>1.2.54 Hito Constructivo</p> <p><i>Es el porcentaje de avance de obra efectivamente ejecutado en la Rehabilitación y Mejoramiento o en la Construcción del Evitamiento San Clemente.</i></p> <p><i>Está conformado por un conjunto de actividades o partidas que han sido agrupadas en un orden coherente con el proceso constructivo de las Obras y la ejecución del presupuesto contemplado en los Estudios Definitivos de Ingeniería (EDI),</i></p>	<p>1.2.54 Hito Constructivo</p> <p><i>Es el porcentaje de avance de obra efectivamente ejecutado en la Rehabilitación y Mejoramiento o en la Construcción del Evitamiento San Clemente <u>a nivel de superficie asfáltica concluida al 100%.</u></i></p> <p><i>Está conformado por un conjunto de actividades o partidas que han sido agrupadas en un orden coherente con el proceso constructivo de las Obras y la ejecución del presupuesto contemplado en los Estudios Definitivos de Ingeniería (EDI),</i></p>

⁶ Aprobado por la Resolución Directoral N° 22-2013-MTC/14 (07.08.2013) y actualizaciones correspondientes.

<p><i>cuyas condiciones para su conformación y aplicación están establecidas en el Anexo XI.</i></p> <p><i>No se reconocen como Hitos Constructivos aquellos que incluyan únicamente suministro de materiales o equipos o movilización de maquinaria.</i></p>	<p><i>cuyas condiciones para su conformación y aplicación están establecidas en el Anexo XI.</i></p> <p><i>No se reconocen como Hitos Constructivos aquellos que incluyan únicamente suministro de materiales o equipos o movilización de maquinaria.</i></p>
---	---

31. Con el objetivo de prevenir diversas interpretaciones, en la definición contenida en la cláusula **1.2.55 Hito Funcional**, se recomienda que esta se complemente haciendo referencia a su independencia funcional según lo indicado a continuación:

VFC	Texto propuesto
<p><i>“1.2.55 Hito Funcional</i></p> <p><i>Se refiere a cada una de las divisiones en kilómetros e inversión en Obra ejecutada en los Sub Tramos destinados a las intervenciones del Mantenimiento Periódico Inicial, (...). Estos, una vez ejecutados, funcionan u operan de forma individual a favor de los Usuarios, cumpliendo los Niveles de Servicio establecidos en el Anexo I del Contrato.</i></p>	<p><i>“1.2.55 Hito Funcional</i></p> <p><i>Se refiere a cada una de las divisiones en kilómetros e inversión en Obra ejecutada en los Sub Tramos destinados a las intervenciones del Mantenimiento Periódico Inicial, (...). Estos, una vez ejecutados, funcionan u operan de forma individual a favor de los Usuarios, cumpliendo los Niveles de Servicio establecidos en el Anexo I del Contrato. <u>El Hito funcional corresponde al conjunto de estructuras de ingeniería e instalaciones indispensables para la prestación de servicios con independencia funcional ejecutadas al 100% de lo aprobado”.</u></i></p>

32. Respecto a la definición contenida en la **cláusula 1.2.57 Informe de Avance** de la VFC, se debe precisar que la obligación de presentar informes se encuentre vinculada a los certificados de control de calidad establecidos en las Especificaciones Técnicas y ejecutada en el período reportado.

VFC	Texto pr opuesto
<p><i>1.2.57 Informe de Avance</i></p> <p><i>Es el documento que presentará el CONCESIONARIO al REGULADOR, conforme a las disposiciones que para tal efecto establezca este último y mediante el cual dejará constancia de la ejecución de las Intervenciones, señalando el monto invertido, y los porcentajes de avance de cada partida del presupuesto aprobado en los Estudios Definitivos de Ingeniería e Instrumento de Gestión Ambiental y Expedientes Técnicos, respectivamente</i></p>	<p><i>1.2.57 Informe de Avance</i></p> <p><i>Es el documento que presentará el CONCESIONARIO al REGULADOR, conforme a las disposiciones que para tal efecto establezca este último y mediante el cual dejará constancia de la ejecución de las Intervenciones, <u>conteniendo los certificados de calidad establecidos en las Especificaciones Técnicas ejecutado en el período reportado y</u> señalando el monto invertido, y los porcentajes de avance de cada partida del presupuesto aprobado en los Estudios Definitivos de Ingeniería e Instrumento de Gestión Ambiental y Expedientes Técnicos, respectivamente.</i></p>

33. Se requiere que en la definición contenida en la cláusula **1.2.70 Obra** se precise que esta corresponde al Mantenimiento Periódico Inicial, Rehabilitación y Mejoramiento y/o a la construcción del Evitamiento San Clemente, con el objeto de que se tenga claro cuáles son las actividades que comprende dicha definición y no se presenten confusiones entre las Partes:

VFC	Texto propuesto
<p>"1.2.70 Obra</p> <p>Infraestructura vial ejecutada en un área de trabajo, teniendo como base el Estudio Definitivo de Ingeniería o el Expediente Técnico aprobado, empleando generalmente recursos: mano de obra, materiales y equipo.</p>	<p>"1.2.70 Obra</p> <p>Infraestructura vial ejecutada en un área de trabajo, teniendo como base el Estudio Definitivo de Ingeniería o el Expediente Técnico aprobado, empleando generalmente recursos: mano de obra, materiales y equipo, <u>correspondiente al Mantenimiento Periódico Inicial, Rehabilitación y Mejoramiento, Mejoramientos o Evitamiento San Clemente</u>".</p>

34. Para el caso de la definición contenida en la cláusula **1.2.81 Programa de Ejecución (PE)**, se recomienda precisar que esta haga referencia a las Partidas del Presupuesto, de manera que se tenga claro las categorías partidas que se deben incluir, tal como se muestra a continuación:

VFC	Texto propuesto
<p>"1.2.81 Programa de Ejecución (PE)</p> <p>Es el documento en el que consta la programación integral de la ejecución de las Intervenciones, el cual deberá presentarse conforme a lo señalado en las cláusulas 6.19 y 6.20 del presente Contrato.</p>	<p>"1.2.81 Programa de Ejecución (PE)</p> <p>Es el documento en el que consta la programación integral de la ejecución de las Intervenciones, el cual deberá presentarse conforme a lo señalado en las cláusulas 6.19 y 6.20 del presente Contrato y que sea <u>concordante con las Partidas relacionadas a la definición de PRESUPUESTO</u>".</p>

35. Respecto a la definición de la cláusula **1.2.65 Mantenimiento Periódico Inicial (MPI)**, considerando la situación de la "vía existente", con el objeto de prevenir que se presenten contingencias y controversias en sectores en los que las cunetas y/o bermas se perdieron por el crecimiento poblacional, se debe establecer en la definición referida que el Estado debe poner en conocimiento del postor y el Regulador las características de cada una de los tramos con pavimento de Carpeta Asfáltica en caliente, el espesor de pavimento, pavimento con Tratamiento Superficial Bicapa, pavimento en concreto, ancho de bermas, longitud de cunetas a un lado, longitud de cunetas a ambos lados, sub drenaje, muros, pontones, alcantarillas, señalización.
36. Asimismo, es importante que se precise si en la vía existente, el MPI que el Estado espera debe Mejorar la Señalización existente, esté acorde a la normativa vigente (Manual de dispositivos y control de tránsito, manual de seguridad vial, directiva de sistema de contención de vehículos tipo barrera de seguridad, entre otros), lo que incluye, por ejemplo, cambio de Guardavías por Barreras de Seguridad.
37. En la cláusula 1.2.95 se define a la **Suma Alzada** como "Sistema de contratación contemplado en el Decreto Supremo N° 082-2019-EF que aprueba el Texto Único

Ordenando de la Ley N° 30225 - Ley de Contrataciones del Estado y/o norma que la modifique o sustituya”. Al respecto, se advierte que, al estar vinculada a Obra pública, este presenta el riesgo de Mayores Metrados y Vicios ocultos; riesgos que se presentan en Infraestructura Vial y en Obras Públicas.

38. Efectivamente, al encontrarse vinculada al Reglamento de la Ley de Contrataciones del Estado⁷, establece (mediante el Artículo 35) que la sumaalzada es aplicable cuando las cantidades, magnitudes y calidades de la prestación estén definidas en las especificaciones técnicas, en los términos de referencia o, en el caso de obras, en los planos, especificaciones técnicas, memoria descriptiva y presupuesto de obra, respectivas.
39. Asimismo, sería aplicable también el artículo 219.7 del Reglamento de la Ley, que indica lo siguiente:

“Aprobado el expediente técnico de obra, se encuentra prohibida la autorización de prestaciones adicionales por errores o deficiencias de dicho expediente; asimismo, no procede el reconocimiento de mayores metrados. En ambos supuestos, el contratista asume la responsabilidad y costo por la ejecución de las referidas prestaciones adicionales y los mayores metrados”

40. Por lo expuesto, se recomienda modificar la definición según lo siguiente:

VFC	Texto propuesto
<p>1.2.95 Suma Alzada:</p> <p><i>Sistema de contratación contemplado en el Decreto Supremo N° 082-2019EF que aprueba el Texto Único Ordenando de la Ley N° 30225 - Ley de Contrataciones del Estado y/o norma que la modifique o sustituya”,</i></p>	<p>1.2.95 Suma Alzada:</p> <p><i>Suma Alzada corresponde al reconocimiento de inversión por HITOS CONSTRUCTIVOS si y solo si la intervención alcanza el nivel de superficie de pavimento concluido, e HITOS FUNCIONALES, si se alcanza el 100% del Hito programado”.</i></p>

41. Asimismo, en el “**Capítulo II: Objeto, Modalidad y Caracteres y la Modalidad de Suma Alzada**” de la VFC, se debe precisar que la medición de Inversión sólo será reconocida según la definición establecida para Hito Constructivo y al concluir el 100% del Hito Funcional programado.

b) Otros aspectos relacionados al acápite de definiciones.

42. Respecto a la clasificación de vehículos ligeros y pesados, las cláusulas 1.2.105 y 1.2.106 que definen dichos conceptos, señalan que las categorías correspondientes están de acuerdo con lo establecido en el Decreto Supremo N° 058-2003-MTC o la norma que lo modifique o lo sustituya.

1.2.105. Vehículo Ligero

Son aquellos comprendidos en la categoría M1, M2 y N1, y los remolques incluidos en la categoría O1 y O2, de conformidad con lo establecido en el Decreto Supremo N° 058-2003-MTC o la norma que lo modifique o lo sustituya.”

1.2.106. Vehículo Pesado

Son aquellos comprendidos en la categoría M3, N2, N3 y los remolques incluidos en la categoría O3 y O4 de conformidad con lo establecido en el Decreto Supremo N° 058-2003-MTC o la norma que lo sustituya.”

43. Cabe precisar que la experiencia por parte del Regulador ha mostrado que algunos Concesionarios consideran las definiciones de vehículos ligeros y pesados en función de la

⁷ DS 082-2019-EF, aprobado el 13 de marzo de 2019.

normativa emitida por el MTC, argumentando que el Decreto Supremo N° 058-2003-MTC ha sido modificado o complementado, por otras normas como el Reglamento de Placa Única de Rodaje, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2008-MTC⁸ o el Reglamento de Inspecciones Técnicas Vehiculares aprobado por Decreto Supremo N° 025-2008-MTC⁹, conllevando a un cobro erróneo de la tarifa.

44. Al respecto, se debe rescatar que la Dirección General de Políticas y Regulación de Transporte Multimodal del propio Ministerio de Transportes y Comunicaciones¹⁰, autoridad técnico-normativa a nivel nacional, a en su Informe N° 815-2016-MTC/15.01¹¹, ha indicado lo siguiente respecto del Reglamento Nacional de Vehículos:

“V. CONCLUSIONES

4.1 *Lo descrito en el Anexo I del RNV sobre la clasificación vehicular de los vehículos de categoría (...), **se encuentra vigente, no habiendo sido modificada por otro decreto supremo.***

(Subrayado y resaltado agregados.)

45. En ese sentido, si bien dicho aspecto ha sido aclarado por el mismo MTC, con el objeto de evitar confusiones, se sugiere precisar que el Decreto Supremo N° 058-2003-MTC-Reglamento Nacional de Vehículos¹², establece los conceptos de categorías (*M1, M2, N1, M3, N2, N3, etc*); mientras que el Contrato de Concesión, a través de las definiciones citadas previamente, establece qué categorías de vehículos pertenecen a vehículos ligeros y pesados, en vista a que dichas definiciones no se encuentran en la mencionada norma.

V.2. Respecto a la Entrega de Terrenos y Bienes de la Concesión

46. En el literal i) de la cláusula 3.2 “Declaraciones del Concedente” de la VFC, referido al cumplimiento de las metas de gestión, se debe hacer referencia a la desocupación del Derecho de Vía, según lo siguiente:

VFC	Texto propuesto
<p>“(…)</p> <p><i>i) Que ha cumplido con las metas de gestión para la liberación de predios y la liberación o remoción de Interferencias establecidas, según las Leyes y Disposiciones Aplicables.</i></p>	<p>“(…)</p> <p><i>i) Que ha cumplido con las metas de gestión para la desocupación del Derecho de vía con la liberación de predios y la liberación o remoción de Interferencias establecidas, según las Leyes y Disposiciones Aplicables.</i></p>

47. En la cláusula 3.3 “Obligaciones del Concesionario a la Fecha de Suscripción del Contrato” de la VFC se requiere que se precisen las características del personal de manera que estén

⁸ Publicado en el diario oficial El Peruano el 19 de abril de 2008.

⁹ Publicado en el diario oficial El Peruano el 24 de agosto de 2008.

¹⁰ El Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones aprobado por Decreto Supremo N° 021-2018-MTC, vigente en ese momento, señalaba en sus artículos 35 y 36 que la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal es la autoridad técnico normativo a nivel nacional y tiene como una de sus funciones emitir opiniones técnicas en el ámbito de su competencia.

¹¹ Informe remitido al Regulador por la Dirección General de Políticas y Regulación de Transporte Multimodal del Ministerio de Transportes y Comunicaciones mediante Oficio N° 679-2019-MTC/18 de fecha 04 de noviembre de 2019.

¹² Aprobado el 07 de octubre de 2023.

relacionadas a los Estudios por Elaborar, así como lo referente al uso de la *metodología BIM (Building Information Modeling)*.

VFC	Texto propuesto
<p>-----</p>	<p>(...)</p> <p>vii) Se requiere el compromiso del Concesionario de contar con un plantel profesional mínimo calificado por el Concedente y especializado en las diversas áreas de Ingeniería Civil concordantes con los Estudios por elaborar, con la Conservación a realizar y a las exigencias del Apéndice 1: Especificaciones Técnicas, Anexo XIII, Conservación Previa a Las Intervenciones, encargado en forma permanente de los proyectos en ejecución, control de calidad de las obras según los Manuales aprobados por el MTC y encargado de la conservación, así como el o los responsables de la administración del contrato de concesión durante el período concesionado.</p> <p>viii) El Concesionario pondrá a disposición del Regulador en tiempo Real el espacio digital orientado a la metodología BIM (Building Information Modeling), que contenga la información digital vinculada a los proyectos, información de EDI y Expedientes Técnicos que estarán a disposición del Concedente y el Regulador en sala BIM 360, de tal manera que permita optimizar y mejorar las revisiones de diseño de construcción multidisciplinarios y coordinación de modelos 3D al conectar con todo el equipo de proyecto espacios BIM que contengan información digital de cada una de sus obligaciones.</p>

48. En la cláusula 5.3 de la VFC, para el caso de los puentes listados en el Anexo I, se requiere que se precisen las cargas de diseño que corresponden y la antigüedad de la construcción, de tal forma que el postor pueda evaluar la magnitud de la intervención a realizar.
49. Por otro lado, en la cláusula 5.8 de la VFC, se señala que los Bienes de la Concesión recibidos por el Concesionario serán de uso exclusivo de la Concesión, sin perjuicio de solicitarse autorización del Concedente para la utilización del bien en provecho del Concesionario, tal como se cita a continuación.
- “5.8. Después de recibidos los Bienes de la Concesión, éstos serán de uso exclusivo de la Concesión durante el plazo de ésta, según señalan las Leyes y Disposiciones Aplicables. Cualquier utilización en provecho del CONCESIONARIO distinto del uso antes señalado, deberá contar con la autorización del CONCEDENTE, previa opinión del REGULADOR.*
50. Sobre el particular, en caso se generen ingresos adicionales derivados de la autorización del Concedente, se sugiere especificar cómo se realizará la distribución de dicho ingreso entre las Partes.

51. La cláusula 5.13 de la VFC señala que el Concesionario podrá invocar la caducidad por incumplimiento del Concedente por retraso en la entrega de las áreas relacionadas con los Sub Tramos de Rehabilitación y Mejoramiento y Construcción del Evitamiento San Clemente, tal como se cita a continuación:

“5.13 En caso el retraso del CONCEDENTE exceda dicho periodo adicional, el CONCESIONARIO podrá modificar el Programa de Ejecución. Para los casos correspondientes a los Sub Tramos de Rehabilitación y Mejoramiento o la Construcción del Evitamiento San Clemente, el CONCESIONARIO podrá invocar la Caducidad por incumplimiento del CONCEDENTE a que se refiere el Literal b) de la cláusula 17.9 del Contrato.”

(Subrayado agregado.)

52. Para el caso de la entrega de áreas de la Concesión, referidas en las cláusulas 5.14 y 5.15 de la VFC, se deben precisar los puntos de inicio y final con coordenadas geodésicas y/o UTM.
53. En la cláusula 5.22 de la VFC, referida a la Toma de Posesión, se debe precisar el procedimiento para la toma de posesión para las áreas que cuentan con mantenimiento previo que debe realizar el Concesionario.
54. La cláusula 5.28 de la VFC establece como obligación del Concesionario el reponer los Bienes de la Concesión perdidos, así como sustituir aquellos que no resulten adecuados para cumplir su objetivo, tal como se observa a continuación:

“5.28. El CONCESIONARIO deberá reponer los Bienes de la Concesión perdidos, así como sustituir aquellos que técnicamente no resulten adecuados para cumplir su objetivo. Previa suscripción del Acta de Reversión de los Bienes, el CONCESIONARIO deberá efectuar la devolución al CONCEDENTE de los bienes a sustituir.

El CONCESIONARIO informará al CONCEDENTE sobre los bienes que repongan los perdidos o que sustituyen a los devueltos, mediante comunicación escrita, con copia al REGULADOR, en un plazo que no deberá exceder los noventa (90) Días Calendario de producida reposición o sustitución correspondiente. El plazo para la reposición será fijado por el REGULADOR. El atraso en la reposición de los Bienes de la Concesión será penalizado de acuerdo con la Tabla N° 2 del Anexo IX.”

55. Al respecto, se sugiere indicar que el procedimiento y plazos para la devolución de bienes por pérdida, destrucción, devolución u otros relacionados, durante el periodo de la Concesión se realice de acuerdo con el Reglamento Aplicable al Control de Altas y Bajas de Ositrán o norma que lo sustituya¹³.
56. En cuanto a la cláusula 5.25 de la VFC, respecto a las obligaciones del Concesionario, se requiere que se precise que las actividades de Conservación se llevarán a cabo acorde con los “Manuales de Carreteras – Conservación Vial” vigentes a la fecha de ejecución de trabajos.

VFC	Texto propuesto
“(…), el Concesionario realizará las actividades de Conservación previa a las Intervenciones de acuerdo con lo establecido en el numeral 8.1 de la sección 3 del Anexo I del presente Contrato.	“(…), el Concesionario realizará las actividades de Conservación <u>según los Manuales de Carreteras – Conservación Vial vigentes a la fecha de ejecución de trabajos</u> previa a las Intervenciones de acuerdo con lo establecido en el numeral 8.1 de la sección 3 del Anexo I del presente Contrato.

¹³ Aprobado mediante la Resolución N° 006-2006-CD-OSITRAN, del 27 de enero de 2006.

57. Por otro lado, en el literal b) de la cláusula 5.50 de la VFC, se establecen las modalidades de defensa posesoria a partir de la Toma de Posesión que se encuentra obligado a ejercitar el Concesionario. Sobre ello, se sugiere que la frase "**debiendo comunicar al Regulador**", se coloque al final del párrafo para que quede clara la obligación del Concesionario. Asimismo, colocar el plazo máximo para iniciar dichas defensas posesorias judiciales.

VFC	Texto propuesto
<p>"5.50. (...)</p> <p>b) Defensa posesoria judicial, que el CONCESIONARIO deberá ejercitar, en caso de que recaiga sobre la Concesión cualquier afectación, desposesión, ocupación o usurpación, debiendo comunicar al REGULADOR dichos hechos y hacer uso de los mecanismos y recursos judiciales que le permitan mantener indemne el derecho del CONCEDENTE sobre los Bienes de la Concesión."</p>	<p>"5.50. (...)</p> <p>b) Defensa posesoria judicial, que el CONCESIONARIO deberá ejercitar, en caso de que recaiga sobre la Concesión cualquier afectación, desposesión, ocupación o usurpación, debiendo comunicar al REGULADOR dichos hechos y hacer uso de los mecanismos y recursos judiciales que le permitan mantener indemne el derecho del CONCEDENTE sobre los Bienes de la Concesión <u>debiendo comunicar al Regulador.</u>"</p>

58. Finalmente, en la cláusula 5.54 se establece la definición del Inventario Anual:

"5.54. Inventario Anual

Son los Bienes de la Concesión y Bienes del CONCESIONARIO con los que cuenta el CONCESIONARIO a las fechas de cierre de cada año de vigencia del Contrato hasta su Caducidad, que será presentado por el CONCESIONARIO al CONCEDENTE y al REGULADOR, antes del 30 de enero de cada Año de la Concesión, y durante todo el Plazo de la Concesión.

Este Inventario, deberá ser presentado en los formatos descritos en el Manual de Inventarios Viales aprobados mediante Resolución Directoral N° 09-2014- MTC/14 o normativa vigente."

59. Sobre el particular, se sugiere señalar que en la presentación del Inventario Anual debe especificarse qué bienes pertenecen a "Bienes de la Concesión" y "Bienes del Concesionario", sobre todo en los casos de los bienes que se van incorporando producto de las aceptaciones parciales y/o totales.
60. Asimismo, se recomienda definir el alcance del inventario, puesto que en la Resolución Directoral N° 09-2014-MTC/14 se señala "Inventario Vial Básico" e "Inventario Vial Calificado".

V.3. Respecto a los Expedientes Técnicos y elaboración del EDI

61. En primera instancia, en la cláusula 6.9, referente a los errores, defectos u omisiones en el en el Expediente Técnico para el Mantenimiento Periódico Inicial, o en los Estudios Definitivos de Ingeniería (en adelante, EDI), se sugiere precisar que la aprobación del Expediente Técnico o de los EDI no modifica las condiciones contractuales establecidas en el Contrato de Concesión. Frente a incompatibilidades que se produzcan en la ejecución de las Obras, el Expediente Técnico de ninguna manera cambiará los Niveles de Servicio ni obligaciones establecidas en el Contrato de Concesión.
62. En la cláusula 6.10 de la VFC, indica las etapas para formulación del Expediente Técnico por parte del Concesionario y los plazos correspondientes:

“6.10. El Expediente Técnico, que incluye el respectivo Instrumento de Gestión Ambiental aprobado, para el Mantenimiento Periódico Inicial de los Sub Tramos indicados en la cláusula 6.3 del presente Contrato, los formulará el CONCESIONARIO, quien los presentará al CONCEDENTE, con copia al REGULADOR, de acuerdo con lo indicado en el cuadro siguiente:

Estudios	Presentación del Concesionario	Revisión		Levantamiento observaciones Concesionario	Evaluación levantamiento Observaciones		Levantamiento observaciones Concesionario	Evaluación levantamiento observaciones	
		Regulador	Concedente		Regulador	Concedente		Regulador	Concedente ^(*)
ET	(1) 540	(2) 20	(3) 30	(4) 15	(5) 20	(6) 30	(7) 15	(8) 15	(9)(10) 30

El plazo máximo para la conformidad del Expediente Técnico es de 660 Días Calendario contados a partir de la Fecha de Suscripción del Contrato.

De existir controversia sobre el pronunciamiento del CONCEDENTE, cualquiera de las Partes podrá ejercer su derecho de la aplicación del régimen de Solución de Controversias invocando lo dispuesto en el Capítulo XIX del Contrato, suspendiéndose el plazo máximo para la aprobación del Expediente Técnico hasta la emisión del pronunciamiento definitivo firme.”

63. Al respecto, se sugiere establecer un procedimiento en caso exista más de dos rondas de observaciones o, en su defecto, indicar qué ocurre si después de la segunda ronda no se logra subsanar las observaciones. Por otro lado, en el escenario de existir controversia y se aplique lo dispuesto en el Capítulo XIX del Contrato, es preciso señalar que este aspecto podría dilatar por años el proceso de aprobación. Cabe precisar que el comentario previo también aplica para las cláusulas 6.11 (EDI para la Rehabilitación y Mejoramiento) y 6.12 (EDI para la Construcción del Evitamiento San Clemente).
64. Por otro lado, en la misma cláusula 6.10, con el objetivo de contar con expedientes independientes que reflejen las características propias de cada sub tramo que atraviesa la vía y cumplir con los plazos establecidos en el Contrato de Concesión, se recomienda incorporar lo siguiente:

VFC	Texto propuesto
<p>6.10 El Expediente Técnico, que incluyen el respectivo Instrumento de Gestión Ambiental aprobado, para el Mantenimiento Periódico Inicial de los Sub Tramos indicados en la cláusula 6.3 del presente Contrato, los formulará el CONCESIONARIO, quien los presentará al CONCEDENTE, con copia al REGULADOR, de acuerdo con lo indicado en el cuadro siguiente: (...)</p> <p>(...)</p>	<p>“6.10 El Expediente Técnico, <u>conformado por los Expedientes Técnicos de cada uno de los Sub Tramos</u> que incluyen el respectivo Instrumento de Gestión Ambiental aprobado, para el Mantenimiento Periódico Inicial de los Sub Tramos indicados en la cláusula 6.3 del presente Contrato, los formulará el CONCESIONARIO, quien los presentará al CONCEDENTE, con copia al REGULADOR, de acuerdo con lo indicado en el cuadro siguiente: (...)</p> <p>(...)</p> <p><u>El CONCESIONARIO está obligado a presentar el Expediente Técnico en el plazo establecido, el incumplimiento estará sujeto a la penalidad indicada en la Tabla Nº 3 del Anexo IX, cuya aplicación no requerirá de comunicación alguna y será descontada en el primer reconocimiento de Inversiones que le corresponda.</u></p>

<p><i>En caso el CONCEDENTE no se pronuncie en el plazo señalado, no se entenderá conforme el Expediente Técnico.</i></p> <p><i>El CONCESIONARIO está obligado a levantar las observaciones al Expediente Técnico, de lo contrario estará sujeto a la penalidad indicada en la Tabla N° 3 del Anexo IX.”</i></p>	<p><i>En caso el CONCEDENTE no se pronuncie en el plazo señalado, no se entenderá conforme el Expediente Técnico.</i></p> <p><i>El CONCESIONARIO está obligado a levantar las observaciones al Expediente Técnico, de lo contrario estará sujeto a la penalidad indicada en la Tabla N° 3 del Anexo IX, <u>cuya aplicación no requerirá de comunicación alguna y será descontada en el primer reconocimiento de Inversiones que le corresponda.</u></i></p>
--	--

65. En la cláusula 6.11 de la VFC, se establece que el plazo máximo para la aprobación del EDI es de 58 meses (1 740 días calendario); además, la toma de posesión puede darse hasta 8 meses después de esta aprobación, de acuerdo con la cláusula 5.12 de la VFC. Considerando ambos requisitos, el plazo para el inicio de la intervención con Rehabilitación y Mejoramiento podría extenderse hasta 66 meses desde la fecha de suscripción del Contrato de Concesión. Sin embargo, de acuerdo con la cláusula 6.22 de la VFC, el plazo máximo para el inicio de las obras es de 63 meses a partir de la fecha de suscripción. Por lo tanto, se deben precisar los plazos para que no exista una discrepancia para el inicio de la intervención de Rehabilitación y Mantenimiento.
66. Por otro lado, con el objetivo de contar con expedientes independientes que reflejen las características propias de cada sub tramo que atraviesa la vía y cumplir con los plazos establecidos en la VFC, se recomienda incluir en la cláusula 6.11 el siguiente texto:

VFC	Texto propuesto
<p>“6.11. El Estudio Definitivo de Ingeniería, que incluye el respectivo Instrumento de Gestión Ambiental aprobado, para la Rehabilitación y Mejoramiento, (...)</p> <p>(...)</p> <p><i>En caso el CONCEDENTE no se pronuncie en el plazo señalado, no se entenderá conforme el Estudio Definitivo de Ingeniería.</i></p> <p><i>El CONCESIONARIO está obligado a levantar las observaciones al EDI, de lo contrario estará sujeto a la penalidad indicada en la Tabla N° 3 del Anexo IX.</i></p>	<p>“6.11. El Estudio Definitivo de Ingeniería, que incluye el respectivo Instrumento de Gestión Ambiental aprobado, para la Rehabilitación y Mejoramiento, (...)</p> <p>(...)</p> <p><u>El CONCESIONARIO está obligado a presentar el Estudio Definitivo de Ingeniería en el plazo establecido, el incumplimiento estará sujeto a la penalidad indicada en la Tabla N° 3 del Anexo IX, cuya aplicación no requerirá de comunicación alguna y será descontada en el primer reconocimiento de Inversiones que le corresponda.</u></p> <p><i>En caso el CONCEDENTE no se pronuncie en el plazo señalado, no se entenderá conforme el Estudio Definitivo de Ingeniería.</i></p> <p><i>El CONCESIONARIO está obligado a levantar las observaciones al EDI, de lo contrario estará sujeto a la penalidad indicada en la Tabla N° 3 del Anexo IX, <u>cuya aplicación no requerirá de comunicación alguna y será descontada en el primer reconocimiento de Inversiones que le corresponda.</u></i></p>

67. En la cláusula 6.13 de la VFC, se establece la obligación del Concesionario de presentar expedientes técnicos para la construcción de las nuevas unidades de peaje para aprobación del Concedente, previa opinión del Regulador:

“6.13. Para la construcción de las nuevas unidades de peaje, el CONCESIONARIO presentará un expediente técnico para cada una de ellas, conforme a los Términos de Referencia indicados en el Numeral 5 del Anexo X del Contrato de Concesión. Los referidos expedientes técnicos serán aprobados por el CONCEDENTE previa opinión del REGULADOR, siguiendo el mismo procedimiento, condiciones y plazos indicados en el numeral 6 Anexo VIII del presente Contrato.”

68. Al respecto, se sugiere establecer los plazos límite para que el Concesionario presente los mencionados expedientes técnicos.

69. En la cláusula 6.16 del VFC, referida a modificaciones de los expedientes técnicos, se establece lo siguiente:

“6.16. Durante el cumplimiento de los Programas de Ejecución, el CONCESIONARIO podrá proponer modificaciones al Expediente Técnico para el Mantenimiento Periódico Inicial, al Estudio Definitivo de Ingeniería para la Rehabilitación y Mejoramiento, y al Estudio Definitivo de Ingeniería para la Construcción del Evitamiento San Clemente, las cuales, de considerarse conforme, deberán ser aprobadas por el CONCEDENTE en un plazo de Diez (10) Días Calendario desde la recepción de la opinión previa del REGULADOR el cual deberá emitirla en un plazo máximo de quince (15) Días Calendario, sin que ello signifique la reducción de los Niveles de Servicio establecidos en el presente Contrato ni la generación de mayor cofinanciamiento a cargo del CONCEDENTE.”

70. Sobre el particular, se sugiere precisar si la frase **"durante el cumplimiento de los Programas de Ejecución"** se refiere al periodo durante el plazo de ejecución de las intervenciones o a otro concepto. Asimismo, se debe acotar dicho procedimiento de modificación, debido a que puede reducirse la calidad prevista en los estudios aprobados.

71. Con relación a la cláusula 6.14 de la VFC, para acelerar las revisiones de diseño de construcción multidisciplinarios y facilitar la revisión de EDIs y Expedientes Técnicos, se recomienda agregar el siguiente texto:

VFC	Texto propuesto
<p><i>“6.14. Durante la formulación de los Estudios Definitivos de Ingeniería y Expediente Técnico, el CONCESIONARIO se encuentra obligado a proporcionar al REGULADOR y al CONCEDENTE, toda la información disponible, que estos últimos soliciten y facilitarle el acceso a las actividades y estudios que el CONCESIONARIO realice para este fin. (...).</i></p>	<p><i>“6.14. Durante la formulación de los Estudios Definitivos de Ingeniería y Expediente Técnico, el CONCESIONARIO se encuentra obligado a proporcionar al REGULADOR y al CONCEDENTE, a través de Espacios y/o Salas BIM 360 y/o toda la información disponible, que estos últimos soliciten y facilitarle el acceso a las actividades y estudios que el CONCESIONARIO realice para este fin. (...).</i></p>

V.4. Respecto a las Obras, Ejecución de Intervenciones e Hitos Funcionales

72. Respecto a la cláusula 6.19 del VFC, referida a la planificación de la Obra, se debe precisar que se presente en el Programa de Ejecución en formato MS Project y que este debe contener la Ruta Crítica del proyecto por cada uno de los sub tramos, de tal manera que sea posible controlar los eventuales retrasos en las obras.

73. Las cláusulas 6.21, 6.22 y 6.23 de la VFC, referidas al Inicio de Ejecución de las Intervenciones, indican lo siguiente:

*“6.21. El Mantenimiento Periódico Inicial se deberá iniciar a más tardar a los veintisiete (27) meses de la Fecha de Suscripción del Contrato. Para ello, será necesaria la verificación por parte del CONCEDENTE de las siguientes condiciones:
(...)”*

*6.22. La ejecución de la Rehabilitación y Mejoramiento se deberá iniciar a más tardar a los sesenta y tres (63) meses de la Fecha de Suscripción del Contrato. Para ello, será necesaria la verificación por parte del CONCEDENTE de las siguientes condiciones:
(...)”*

*6.23. La ejecución de la Construcción del Evitamiento San Clemente se deberá iniciar a más tardar a los ochenta y siete (87) meses de la Fecha de Suscripción del Contrato. Para ello, será necesaria la verificación por parte del CONCEDENTE de las siguientes condiciones:
(...)”*

74. En lo concerniente a la cláusula 6.23, relacionado con la ejecución de la Construcción del Evitamiento San Clemente, la aprobación del EDI se da como máximo a los 1 560 Días Calendario contados a partir de la Fecha de Suscripción del Contrato, en ese sentido, se observa que el inicio se da a los 87 meses, esto es un aproximado de 2610 días de la suscripción del contrato, es decir que, que el inicio se da a más de 2,5 años posteriores a la aprobación del EDI correspondiente, aspecto que puede afectar a los usuarios por no tener disponible la infraestructura de dicho sector. En ese sentido se debe replantear las fechas para que los usuarios no se vean perjudicados.

75. En la cláusula 6.24 de la VFC, referida al Programa de Ejecución modificado, se debe especificar que el mismo se presente en formato Ms Project – editable y en pdf; asimismo, deberá contener el listado de partidas que conformen la Ruta Crítica modificada. Por otro lado, se sugiere precisar y concordar con la Tabla N° 03 del Anexo IX, referido a las penalidades

“(…) De ser el caso que se produzca el incumplimiento de terminación en el plazo establecido en el Programa de Ejecución modificado, será aplicable la penalidad establecida en la Tabla N° 3 del Anexo IX”

TABLA N° 03:

(...)

6.24 y 6.25	0.03 % de la suma de los presupuestos contenidos de los Estudios Definitivos de Ingeniería o Expedientes Técnicos	Atraso en el término de ejecución de las Intervenciones.	Cada Día
-------------	---	--	----------

76. La cláusula 6.25 de la VFC, indica que el cumplimiento del plazo impedirá la aplicación de penalidades; la tabla de penalidades no incluye la penalidad por incumplimiento del plazo de ejecución, por lo cual, se incluye el cuadro anterior y se sugiere precisar lo siguiente:

VFC	Texto propuesto
<p><i>“(…) 6.25. En cada oportunidad que el CONCESIONARIO requiera una prórroga del plazo total de ejecución de las Intervenciones la solicitud deberá incluir el Programa de Ejecución reformulado (...)”</i></p> <p><i>Transcurrido el plazo indicado, el silencio del CONCEDENTE deberá interpretarse como una denegatoria del pedido de prórroga. Cuando las prórrogas sean</i></p>	<p><i>“(…) 6.25. En cada oportunidad que el CONCESIONARIO requiera una prórroga del plazo total de ejecución de las Intervenciones la solicitud deberá incluir el Programa de Ejecución reformulado (...)”</i></p> <p><i>Transcurrido el plazo indicado, el silencio del CONCEDENTE deberá interpretarse como una denegatoria del pedido de prórroga. Cuando las prórrogas sean concedidas por</i></p>

<p>concedidas por causas no imputables al CONCESIONARIO, impedirán la aplicación de penalidades y de las demás medidas previstas para sancionar el incumplimiento contractual por causa de demora en la ejecución de la Intervención correspondiente.</p>	<p>causas no imputables al CONCESIONARIO, impedirán la aplicación de penalidades y de las demás medidas previstas para sancionar el incumplimiento contractual por causa de demora en la ejecución de la Intervención correspondiente.</p> <p><u>De ser el caso que se produzca el incumplimiento de terminación en el plazo establecido en el Programa de Ejecución o Programa de Ejecución modificado, será aplicable la penalidad establecida en la Tabla N° 3 del Anexo IX"</u></p>
---	--

77. Por otro lado, las cláusulas 6.26 a 6.31 de la VFC están referidas a la transitabilidad durante la ejecución del Mantenimiento Periódico Inicial y de la Rehabilitación y Mejoramiento. En particular, la cláusula 6.26 señala lo siguiente:

"6.26. El CONCESIONARIO queda obligado, mientras ejecute las Intervenciones, a cumplir las Leyes y Disposiciones Aplicables en materia de gestión de tráfico contenidas en las Especificaciones Técnicas Generales para Construcción de Carreteras y el Manual de Dispositivos de Control de Tránsito Automotor; a seguir las indicaciones del Estudio Definitivo de Ingeniería e Instrumento de Gestión Ambiental o del Expediente Técnico, según corresponda; y, a cumplir con las indicaciones y recomendaciones que al respecto determine el REGULADOR, las cuales no podrán establecer obligaciones adicionales para el CONCESIONARIO, a aquellas previstas en este Contrato y en las Leyes y Disposiciones Aplicables.

78. Acorde a ello, se advierte que dicha obligación aplica solo mientras se ejecuten las Intervenciones. Sin embargo, hay sectores donde el Concesionario realizará Intervenciones luego de varios años. En ese caso, la obligación no estaría siendo aplicable para dichos tramos; por tanto, no existe concordancia con el alcance indicado en el numeral 1.2.27 Conservación Previa, aspecto que puede generar condiciones inseguras que perjudiquen a los usuarios de dicha vía.

79. La cláusula 6.28 de la VFC establece que corresponde al Concesionario mantener transitables los caminos públicos o variantes por los que fuera necesario desviar el tránsito a causa de la ejecución de la Rehabilitación y Mejoramiento y/o Mantenimiento Periódico Inicial, a su costo:

"6.28. El CONCESIONARIO queda obligado, mientras ejecute las Intervenciones, a cumplir las Leyes y Disposiciones Aplicables en materia de gestión de tráfico contenidas en las Especificaciones Técnicas Generales para Construcción de Carreteras y el Manual de Dispositivos de Control de Tránsito Automotor; a seguir las indicaciones del Estudio Definitivo de Ingeniería e Instrumento de Gestión Ambiental o del Expediente Técnico, según corresponda; y, a cumplir con las indicaciones y recomendaciones que al respecto determine el REGULADOR, las cuales no podrán establecer obligaciones adicionales para el CONCESIONARIO, a aquellas previstas en este Contrato y en las Leyes y Disposiciones Aplicables.

80. Respecto a ello, debería precisarse que se debe contar con la señalización horizontal y vertical mínima y que los defectos menores en la vía también deberían ser atendidos de manera provisional, en caso de existir, hasta que se ejecute la intervención final.

81. La cláusula 6.44 de la VFC señala el compromiso del Concesionario de contratar mano de obra local para la ejecución de las intervenciones:

"6.44. El CONCESIONARIO se compromete a realizar sus mejores esfuerzos para que él directamente o a través de él o los constructores, se contrate para la ejecución de las Intervenciones, a personas naturales o jurídicas residentes de los lugares en donde se

ejecutarán las intervenciones indicadas, en función a la especialización requerida por el tipo de trabajo a realizar.

82. Al respecto, se sugiere detallar el alcance mínimo del concepto “**los mejores esfuerzos**”.
83. Por otro lado, en el Anexo XI, Apéndice 1, Lineamientos aplicables al contrato de Fideicomiso de Administración, numeral 1. Finalidad del Fideicomiso de Administración, concordante también con el Apéndice 3, Sobre el Mantenimiento Vial Periódico, numeral 4, se debe hacer referencia los gastos de supervisión, por lo cual, se recomienda el siguiente texto:

VFC	Texto propuesto
<p>1. Finalidad del Fideicomiso de Administración.</p> <p><i>“(...) La principal fuente de recursos que serán administrados por el Fideicomiso de Administración son los provenientes del recaudo de Tarifas, el Cofinanciamiento, entre otros que pudieran corresponder al CONCESIONARIO en virtud del Contrato, así como los flujos que por concepto de penalidades o ejecución de las fianzas pudieran corresponder al CONCEDENTE.”</i></p>	<p>1. Finalidad del Fideicomiso de Administración.</p> <p><i>“(...) La principal fuente de recursos que serán administrados por el Fideicomiso de Administración son los provenientes del recaudo de Tarifas, el Cofinanciamiento, entre otros que pudieran corresponder al CONCESIONARIO en virtud del Contrato, así como los flujos que por concepto de penalidades o ejecución de las fianzas pudieran corresponder al CONCEDENTE, <u>así también los flujos correspondientes a los gastos de supervisión, cuya administración corresponde al Regulador</u>”.</i></p>

V.5. Respecto a los Sectores críticos

84. La cláusula 6.47 de la VFC indica los criterios para la identificación de un Sector Crítico, tal como se muestra a continuación:

“6.47. Los criterios objetivos para la identificación de un Sector Crítico serán los siguientes:

- a) *Durante la formulación de los estudios y la ejecución de la Intervención de Mantenimiento Periódico Inicial, de Rehabilitación y Mejoramiento, y de la Construcción de Evitamiento San Clemente, serán aquellos Sectores en los cuales se ha perdido la funcionalidad o integralidad del Área de la Concesión, por efecto de la acción del clima, la naturaleza u otros factores diferentes del normal uso de la infraestructura vial.*

(...)”

85. Con relación a ello, se visualiza que es una definición bastante laxa, pues cualquier sector en mal estado podría entrar en esta definición. En ese sentido, se precisa que lo normal es que en una infraestructura vial de dicha longitud al estar expuesta a la naturaleza se presenten sectores que han perdido "funcionalidad" por efectos de la acción del clima, pero que, por su magnitud, muchos podrían solucionarse como parte de las intervenciones o los mantenimientos posteriores en la etapa de explotación. Asimismo, es necesario que defina qué e entiende por integralidad del Área de la Concesión.

V.6. Respecto a la Explotación de la Concesión

86. Los literales a), b) y c) de la cláusula 8.5 de la VFC señalan la información que el Concesionario está obligado a proporcionar al Regulador:

“INFORMACIÓN

8.5. Es obligación del CONCESIONARIO proporcionar al REGULADOR lo siguiente:

- a. Informes relativos al desarrollo de la Explotación de la Concesión. El costo de la preparación de los informes corresponderá al CONCESIONARIO conforme al formato aprobado por el REGULADOR. Sin perjuicio de la obligación de presentar otros informes mencionados en el Contrato, la información periódica básica a proporcionar por el CONCESIONARIO se sujeta a lo establecido en el Reglamento General de Supervisión, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 024-2011-CD-OSITRAN, o norma que lo sustituya.

El atraso en la entrega de los informes indicados dará lugar a la aplicación de una penalidad según lo establecido en la Tabla N° 5 del Anexo IX.

- b. A partir de la aceptación de las Intervenciones, informes trimestrales relativos al estado superficial y condición estructural de la vía y las actividades ejecutadas que le han permitido el cumplimiento de los Niveles de Servicio de la Concesión, de acuerdo con lo establecido en el Anexo I. El REGULADOR deberá aprobar dichos informes en un plazo máximo de veinte (20) Días de recibido o solicitar la subsanación de observaciones en forma previa a la aprobación, en cuyo caso el REGULADOR deberá efectuar la aprobación en un plazo no mayor de siete (7) Días de subsanadas las observaciones.

El REGULADOR otorgará un plazo al CONCESIONARIO para subsanar las observaciones, plazo que será fijado en función a la magnitud de las mismas.

Dará lugar a la aplicación de penalidades según lo establecido en la Tabla N° 5 del Anexo IX, los siguientes incumplimientos:

- i. El atraso en la presentación del informe.*
- ii. El atraso en la presentación de la subsanación del informe.*
- iii. La no subsanación de las observaciones.*

- c. A partir de la aceptación de las Intervenciones, informes anuales relativos a la evaluación y determinación de los Niveles de Servicio de la Concesión. Deberá acompañar los certificados de las evaluaciones, ensayos, pruebas, análisis, listados de mediciones, metodología del procesamiento de los datos, diseños utilizados, elementos gráficos y otros de acuerdo con lo establecido en el Anexo I. El REGULADOR deberá aprobar dichos informes en un plazo máximo de treinta (30) Días de recibido o solicitar la subsanación de observaciones en forma previa a la aprobación, en cuyo caso el REGULADOR deberá efectuar la aprobación en un plazo no mayor de veinte (20) Días de subsanadas las observaciones.

El REGULADOR otorgará un plazo al CONCESIONARIO para subsanar las observaciones, plazo que será fijado en función a la magnitud de las mismas.

Dará lugar a la aplicación de penalidades según lo establecido en la Tabla N° 5 del Anexo IX, los siguientes incumplimientos:

- i. El atraso en la presentación del informe.*
- ii. El atraso en la presentación de la subsanación del informe.*
- iii. La no subsanación de las observaciones.*

87. Sobre el particular, se sugiere que en la VFC se indique que la información que el Concesionario está obligado a entregar al Regulador debería ser compartida a través de un sistema de gestión de activos.

88. Asimismo, se sugiere a Proinversión precisar el plazo máximo que tiene el Concesionario para la presentación de:

- Informes trimestrales de la cláusula 8.5 b)

- Informes anuales de la cláusula 8.5 c)

89. Por otro lado, la cláusula 8.8 de la VFC establece que el Concesionario debe abrir un libro de sugerencias y reclamos en cada unidad de peaje.

“8.8. El CONCESIONARIO abrirá un libro de sugerencias y reclamos de acuerdo a lo establecido en la cláusula 6.18, en cada unidad de peaje, el que tendrá por finalidad registrar y dar trámite a todos los reclamos que presenten los Usuarios de los Sub Tramos, de conformidad con lo establecido en el Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias de OSITRAN.”

90. Al respecto, se sugiere incluir también la obligación del Concesionario de implementar medios digitales (página web, vía telefónica, correo electrónico, entre otros) para el registro de reclamos o sugerencias por parte de los Usuarios de la concesión.

91. Por otro lado, se debe señalar que la habilitación de un “libro de sugerencias” no configura una obligación prevista en la normativa aplicable del Ositrán, en tanto la obligación contenida en el Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias del Ositrán se encuentra referida a la implementación del libro de reclamaciones, así como de canales adicionales de recepción de reclamos tales como la vía telefónica, correo electrónico, formulario web, entre otros.

92. Lo anterior reviste relevancia, en tanto la interposición de un reclamo inicia un procedimiento administrativo respecto del cual el usuario forma parte, mientras que la atención de una sugerencia no decanta en una obligación de forma concreta por parte del Concesionario y no da inicio a un procedimiento de reclamo, al no existir obligación alguna de dar respuesta a la sugerencia o de implementar las recomendaciones formuladas por el usuario.

93. Por tal motivo, la VFC debe considerar en su contenido dichas particularidades, por lo que la redacción de la cláusula 8.8 debe seguir el siguiente tenor:

VFC	Texto propuesto
<i>El CONCESIONARIO abrirá un libro de sugerencias y reclamos de acuerdo a lo establecido en la cláusula 6.18, en cada unidad de peaje, el que tendrá por finalidad registrar y dar trámite a todos los reclamos que presenten los Usuarios de los Sub Tramos, de conformidad con lo establecido en el Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias de OSITRAN.</i>	<i>“El CONCESIONARIO abrirá un libro de reclamos en cada unidad de peaje, el que tendrá por finalidad registrar y dar trámite a todos los reclamos que presenten los Usuarios de los Sub Tramos, de conformidad con el procedimiento establecido en el Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias de OSITRAN, o cualquier norma modificatoria o sustitutoria.</i> <u><i>Asimismo, el CONCESIONARIO deberá habilitar de forma simultánea una mesa de partes en sus oficinas administrativas, una línea de atención telefónica, un correo electrónico, así como un formulario virtual en su página web u otro mecanismo establecido para la recepción de reclamos, los cuales una vez recibidos deberán ser igualmente tramitados de conformidad con el procedimiento establecido en el Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias de OSITRAN.</i></u> <u><i>El CONCESIONARIO deberá generar un registro de los reclamos que sean presentados a través de cualquiera de los canales implementados, debiendo en caso estos sean interpuestos vía telefónica, efectuar la grabación de los reclamos a</i></u>

	<p><u>modo de acreditación de su presentación para el registro correspondiente.</u></p> <p><u>El CONCESIONARIO deberá habilitar de forma similar un Libro de Sugerencias, de forma física en las estaciones de peaje, así como a través de los canales telefónicos y virtuales que correspondan.”</u></p>
--	---

94. De otro lado, la cláusula 8.13 de la VFC contiene la lista de los Servicios Obligatorios que el Concesionario debe implementar como requisito para la aplicación del régimen tarifario, como se aprecia a continuación:

“8.13. Los Servicios Obligatorios que deberá implementar o proporcionar el CONCESIONARIO, se regirán bajo las siguientes condiciones:

a. Servicios que se implementarán en forma gratuita y según la regulación indicada en esta cláusula:

i) Servicio de Central de Emergencia, que funcionará durante las veinticuatro (24) horas, los siete (7) Días Calendario de la semana.

El CONCESIONARIO deberá atender las solicitudes de emergencias y/o accidentes que hubieren ocurrido en cualquier Sub Tramo de la Concesión, a través de la Central de Emergencias, comunicando las mismas o derivando las solicitudes a la Policía Nacional del Perú, algún centro hospitalario, médico, policlínico o similares, compañía de seguros, etc., según sea el caso.

ii) Sistema de Comunicación en Tiempo Real de Emergencia, cuyos terminales deberán estar ubicados a una distancia máxima de diez (10) kilómetros entre cada uno de ellos. Este sistema al menos deberá permitir la realización de llamadas gratuitas exclusivamente a la Central de Emergencia.

iii) Servicio de ambulancia para atención a heridos y traslado hacia un centro hospitalario, centro médico, policlínico, según sea el caso. Dicho servicio estará disponible durante las veinticuatro (24) horas, los siete (7) Días Calendario de la semana.

iv) Servicio de traslado de vehículos que hubieran resultado averiados en la vía, hasta la estación de servicio más próxima, no debiendo exceder de cien (100) kilómetros. Dicho servicio estará disponible durante las veinticuatro (24) horas, los siete (7) Días Calendario de la semana.

v) Una oficina para uso de la Policía Nacional del Perú, contigua a las zonas de localización de cada unidad de peaje, con su equipamiento básico y energía eléctrica, para apoyo a las labores de vigilancia y control (área total construida por cada oficina no menor de 25m², incluyendo baño y cocina). Será de cargo del CONCESIONARIO el costo de los servicios de agua, energía y teléfono sujeto a las facilidades técnicas en la zona, hasta por un monto de Un Mil con 00/100 Dólares Americanos (US\$ 1,000.00) mensuales por cada oficina de la Policía Nacional del Perú.

vi) Servicios higiénicos ubicados en cada unidad de peaje, con el equipamiento necesario para ofrecer un servicio adecuado a los Usuarios.

b. Es requisito indispensable para la aplicación del régimen tarifario indicado en 9.4 c), que los servicios indicados en el literal a) precedente estén en funcionamiento.

A la recepción de las unidades de peaje existentes, se deberá proporcionar el servicio indicado en los numerales iii) y iv) del literal a). Asimismo, a más tardar a los noventa (90) Días Calendario contados desde la Toma de Posesión de las unidades de peaje deberá estar en funcionamiento definitivo el servicio indicado en numeral vi) del literal a).

Cuando los Sub Tramos en los cuales el CONCESIONARIO haya ejecutado la Rehabilitación y Mejoramiento y/o el Mantenimiento Periódico Inicial, sean autorizados a ser puestos en servicio de acuerdo con lo indicado en la cláusula 6.32 y siguientes, estas deberán contar con los servicios indicados en los numerales i) al vi) del literal a).

- c. Para la prestación de los Servicios Obligatorios, el CONCESIONARIO podrá optar por la provisión directa, el arriendo de los equipos o la subcontratación de estos. Si resultara de conveniencia, y cuando así fuera posible, parte de los Servicios Obligatorios podrán consolidarse en un mismo lugar físico, tomando en cuenta incluso a la unidad de peaje.*

En cualquier caso, el CONCESIONARIO será el único responsable porque los Servicios Obligatorios sean prestados oportuna y eficientemente, de acuerdo con lo establecido en el Anexo I.”

95. Al respecto, en relación con el Servicio de Central de Emergencia se sugiere que la cláusula precise los eventos que corresponderá atender al Concesionario a fin de que no se entienda que el rol del Concesionario en la atención de todas las solicitudes recibidas en la Central de Emergencia está acotado a derivarlas a otras entidades. Se sugiere también indicar que todas las llamadas deben ser registradas en tiempo real y grabadas, para la supervisión posterior.
96. Adicionalmente, con relación al Servicio de Central de Emergencia, resulta necesario incorporar una mención expresa en la Sección 4 numeral 9 del Anexo I de la VFC que establezca el tiempo exacto contabilizado en minutos que tendrá el concesionario para atender una comunicación telefónica que ingresa a sus centrales de atención de emergencia, en tanto la mención a “atención inmediata” resulta laxa y subjetiva para efectos del cumplimiento de niveles de servicio. Igualmente, se debe efectuar dicha precisión de forma simultánea en la obligación del concesionario de dar “atención inmediata” durante las veinticuatro (24) horas del día a cualquier llamada que ingrese a sus oficinas por el sistema telefónico normal, debiendo contemplarse igualmente un período expresado en minutos.
97. Por otro lado, en lo referido al servicio de ambulancia que el Concesionario debe implementar, se considera necesario que se precise la cantidad mínima de ambulancias que se requerirán en la Concesión, así como el tipo de ambulancia al que se refiere la cláusula. Al respecto, se sugiere que las ambulancias sean de Tipo II, que incluye médico, entre otras características. Aunado a ello, debe incorporarse de forma expresa el tiempo máximo de espera dentro del cual el concesionario brindará efectivamente el servicio de ambulancia, a efectos de dotar de certeza el cabal cumplimiento del nivel de servicio.
98. Adicionalmente, sobre el servicio de traslado de vehículos, se considera necesario dimensionar el número mínimo de grúas y sus capacidades que se requerirán en la Concesión para proporcionar un servicio óptimo y precisarlo en la cláusula. Sobre el particular, se recomienda que para dimensionar adecuadamente el servicio que se brindará en la Concesión, se debe tener en cuenta la cantidad significativa de vehículos pesados de alto tonelaje que circulan por esta ruta. Aunado a ello, debe incorporarse de forma expresa el tiempo máximo de espera dentro del cual el concesionario brindará efectivamente el servicio de traslado de vehículos, a efectos de dotar de certeza el cabal cumplimiento del nivel de servicio.
99. En relación con los Servicios Higiénicos que se instalarán en cada Unidad de Peaje, se indica que deben contar con equipamiento necesario para ofrecer un servicio adecuado a los Usuarios. Al respecto, se sugiere incluir en la cláusula el detalle del equipamiento necesario que, entre otros, puede ser agua potable, papel higiénico, jabón líquido, secador de manos eléctrico. Asimismo, se sugiere considerar la posibilidad de que los servicios higiénicos a los que se refiere la cláusula sea un baño completo equipado con agua caliente, considerando las condiciones climáticas de las zonas de influencia del proyecto. Adicionalmente, se debe precisar la cantidad mínima de baños por cada unidad de peaje, y considerar servicios higiénicos para discapacitados.

100. Por último, el literal c) de la cláusula 8.13 otorga al Concesionario la posibilidad de que parte de los Servicios Obligatorios podrá consolidarse en un mismo lugar físico. Sin embargo, tomando en cuenta la extensión de la concesión (aproximadamente 1 000 kilómetros), no es recomendable que los Servicios Obligatorios se concentren en un solo lugar, a efectos de que dichos servicios puedan ser prestados de manera oportuna para los usuarios de la vía.

101. La cláusula 8.14 señala la obligación del Concesionario de presentar una encuesta de opinión de los Usuarios de la Concesión.

*“8.14. El CONCESIONARIO deberá presentar al Regulador en el mes de marzo y setiembre de cada año, los resultados de una encuesta de opinión de los Usuarios de la Concesión sobre aspectos relacionados a la satisfacción del servicio, **realizada por una empresa encuestadora de prestigio**, seleccionada por el Regulador en función a una terna que deberá ser presentada por el CONCESIONARIO.*

Como mínimo las encuestas deberán contemplar los siguientes parámetros y condiciones del Servicio: estado general de las pistas, trato del personal encargado del cobro de peajes, señalización vial, nivel de seguridad en la carretera, calidad en la prestación de los servicios obligatorios, tiempo de espera en cola en las unidades de peaje, u otras que recomiende el Regulador.

Los resultados de dicha encuesta serán presentados al Regulador con copia al Concedente en un plazo no mayor de treinta (30) Días Calendario de haberla efectuado.”

(Subrayado y resaltado agregados.)

102. Sobre el particular, la definición de “empresa encuestadora de prestigio” es muy laxa, puesto que no se establecen requisitos mínimos para la empresa ni el equipo de trabajo que debería tener a nivel nacional y/o internacional para la realización de la encuesta de opinión de los Usuarios de la Concesión. En ese sentido, se recomienda colocar un perfil mínimo para dichas empresas. Asimismo, deben ser empresas que no tengan vinculación comercial previa con el concesionario o sus socios, salvo los mismos servicios de las encuestas del nivel de satisfacción de los usuarios.

103. Por su parte, resulta necesario precisar que la encuesta a cargo del Concesionario no debe obedecer a una de “opinión” de usuarios, sino una encuesta de “satisfacción del usuario”, a fin de que esta busque determinar o medir el índice de Satisfacción de los Usuarios de la vía, mas no su opinión, permitiendo que los resultados obtenidos puedan plasmarse en oportunidades de mejora, debiendo por tal motivo señalarse que esta encuesta se realizará a través de un tamaño muestral robusto y estadísticamente representativo.

104. Adicionalmente, se debe indicar expresamente que el diseño de la encuesta, la metodología y los atributos (variables a medir que como mínimo deberán incluir los tópicos requeridos por el Ositrán) deberán ser aprobados por el Regulador, no circunscribiendo la participación del Ositrán únicamente a la aprobación de una terna de empresas, ello puesto que la labor del Regulador se debe centrar en verificar los niveles de satisfacción de los usuarios. Por lo tanto, debe ser el concesionario quien seleccione a la empresa encuestadora, en virtud del diseño y atributos aprobados por el Regulador.

105. Así también, se debe incorporar la obligación concerniente en que los resultados de dicha encuesta serán presentados necesariamente junto con un plan de acción para la mejora de la calidad, en atención a los resultados obtenidos en dicha encuesta, a fin de permitir que el Concesionario realice cambios o mejoras a través de los resultados obtenidos, otorgándole sentido a la realización de la misma.

106. Finalmente, se debe incluir como contenido mínimo de las encuestas el tiempo de respuesta a las solicitudes de atención de emergencia y de averías en la vía por parte del

concesionario, el estado general de la carretera, el trato del personal encargado del cobro de peajes, la señalización vial, el nivel de seguridad en la carretera, la calidad en la prestación de los servicios obligatorios, el tiempo de espera en cola en las unidades de peaje, entre otros.

107. Por tal motivo, la redacción de la presente cláusula debe seguir el siguiente tenor:

VFC	Texto propuesto
<p><i>“8.14. El CONCESIONARIO deberá presentar al Regulador en el mes de marzo y setiembre de cada año, los resultados de una encuesta de opinión de los Usuarios de la Concesión sobre aspectos relacionados a la satisfacción del servicio, realizada por una empresa encuestadora de prestigio, seleccionada por el Regulador en función a una terna que deberá ser presentada por el CONCESIONARIO.</i></p> <p><i>Como mínimo las encuestas deberán contemplar los siguientes parámetros y condiciones del Servicio: estado general de las pistas, trato del personal encargado del cobro de peajes, señalización vial, nivel de seguridad en la carretera, calidad en la prestación de los servicios obligatorios, tiempo de espera en cola en las unidades de peaje, u otras que recomiende el Regulador.</i></p> <p><i>Los resultados de dicha encuesta serán presentados al Regulador con copia al Concedente en un plazo no mayor de treinta (30) Días Calendario de haberla efectuado.”</i></p>	<p><i>8.14. “El CONCESIONARIO deberá realizar dos encuestas en el mes de marzo y setiembre de cada año para determinar el índice de satisfacción del Usuario. Para determinar el índice de Satisfacción de los Usuarios, se definirá un tamaño muestral que sea robusta y estadísticamente representativo. El diseño de la encuesta, metodología y los atributos (variables a medir) serán propuestos por el CONCESIONARIO y deberán ser aprobados por el Regulador.</i></p> <p><i>Como mínimo las encuestas deberán contemplar los siguientes parámetros y condiciones del Servicio: el tiempo de respuesta a las solicitudes de atención de emergencia y de averías en la vía por parte del concesionario, el estado general de la carretera, el trato del personal encargado del cobro de peajes, la señalización vial, el nivel de seguridad en la carretera, la calidad en la prestación de los servicios obligatorios, el tiempo de espera en cola en las unidades de peaje, entre otros que recomiende el Regulador.</i></p> <p><i>Los resultados de dicha encuesta serán entregados al Regulador en un plazo no mayor de treinta (30) Días Calendario de haber efectuado la encuesta junto con un plan de actuaciones de mejora de la calidad que atienda a los resultados obtenidos”.</i></p>

V.7. Respecto a la Conservación de la Concesión (Niveles de Servicio)

108. La cláusula 7.8 de la VFC señala la obligación del Concesionario de realizar las labores que sean necesarias para recuperar la Transitabilidad de la vía en el menor plazo posible ante una situación de Emergencia Vial, según se muestra a continuación:

“7.8. En caso sucediera una situación de Emergencia Vial, de acuerdo con la definición indicada en el CAPÍTULO I del Contrato, desde la Toma de Posesión, el CONCESIONARIO estará obligado a realizar las labores que sean necesarias para recuperar la Transitabilidad de la vía en el menor plazo posible, obligación que debe ejecutarse sin considerar la magnitud del evento. La valorización de los trabajos de esta etapa será por insumos aplicados, con la conformidad del REGULADOR.

Además, el CONCESIONARIO, salvo lo indicado en la cláusula siguiente, deberá reparar los daños ocasionados hasta recuperar el estado inicial o los Niveles de Servicio conforme a lo indicado en el Anexo I del presente Contrato, según corresponda.

Las actividades para lograr lo especificado en los párrafos anteriores deberán ser cubiertas a través de los fondos de la cuenta de Emergencias Viales del Fideicomiso de Administración para retribuir al CONCESIONARIO por los gastos en los que haya incurrido.

Luego que el CONCESIONARIO ejecute las medidas de recuperación de Transitabilidad, contando con la conformidad del REGULADOR, el CONCEDENTE aprobará la utilización de los recursos de la cuenta de Emergencias Viales del Fideicomiso de Administración para el pago al CONCESIONARIO a los treinta (30) Días Calendario de la notificación de la conformidad emitida por el REGULADOR.

De darse el caso que los fondos disponibles en la cuenta de Emergencias Viales del Fideicomiso de Administración no sean suficientes, el CONCEDENTE cubrirá la diferencia con sus recursos, abonando el monto faltante en dicha cuenta en un único pago, a más tardar a los noventa (90) días calendarios, a partir de la conformidad del REGULADOR.

Para considerar una remoción de derrumbes como Emergencia Vial su volumen debe superar los doscientos (200) metros cúbicos (m3) por cada evento. En ese contexto:

- *El CONCEDENTE asumirá únicamente los costos por los volúmenes superiores a los doscientos (200) metros cúbicos (m3) por cada evento no acumulable de derrumbes.*
- *Los volúmenes hasta los doscientos (200) metros cúbicos (m3), serán asumidos por el CONCESIONARIO.*

El CONCESIONARIO podrá solicitar al CONCEDENTE, previa opinión favorable del REGULADOR, únicamente el reembolso por los volúmenes adicionales superiores a doscientos (200) metros cúbicos (m3), señalados en la presente cláusula, según corresponda.

En el caso de la erosión de plataforma, hundimiento de plataforma, daño de estructura de puentes, huaycos, a excepción de las nevadas, el CONCEDENTE asumirá el costo total que surja por cada evento no acumulable considerando el procedimiento establecido en la presente cláusula.

Asimismo, en el caso de nevadas, será el CONCESIONARIO quien asuma en su totalidad los costos que surjan de esta Emergencia Vial.”

109. Por otro lado, en la definición de ‘Emergencia Vial’ se han incorporado otros conceptos adicionalmente al de derrumbes que comúnmente se contempla en proyectos de infraestructura vial, tal como se muestra a continuación:

“1.2.39 Emergencia Vial

Daño imprevisto que experimenta la vía por causas de las fuerzas de la naturaleza o de la intervención humana, y que obstaculiza o impide la transitabilidad de los usuarios de la vía. Se considera como Emergencia Vial lo siguiente: derrumbes, erosión de plataforma, hundimiento de plataforma, daño de estructura de puentes, huaycos y nevada.”

110. Considerando la definición tan general que plantea la VFC, casi cualquier evento de la zona podría encajar en el concepto de Emergencia Vial y si a eso se suma lo establecido en el primer párrafo de la cláusula 7.8 **“La valorización de los trabajos de esta etapa será por insumos aplicados, con la conformidad del REGULADOR”**, implicaría que el Estado cubra casi cualquier evento que surja en la vía.
111. En lo que respecta a los conceptos de “erosión de plataforma, hundimiento de plataforma y daño de estructura de puentes”, debe considerarse que su incorporación relativizaría el riesgo de diseño que debe asignarse al Concesionario, conforme a los “Lineamientos para la asignación de riesgos en los Contratos de Asociaciones Público Privadas”¹⁴, como responsable de los estudios técnicos y geológicos, correcta ejecución de obras y su mantenimiento que mitigarían la ocurrencia de estos eventos.

¹⁴ Resolución Ministerial N° 167-2016-EF/15, publicado el 30 de mayo de 2016.

112. En ese contexto, si los conceptos mencionados previamente se consideraran como Emergencias Viales, los costos serán asumidos con recursos de la Cuenta para Emergencias Viales o en su defecto, íntegramente por el Concedente; con lo cual el Concesionario no asumiría los costos asociados a dicho riesgo de diseño.
113. Por tanto, resulta necesario que se revalúe que estos eventos sean mitigados con las pólizas de seguros que Concesionario debe contratar. De esta manera, a efectos de no activar ni elevar las primas de dichas pólizas de seguros, el Concesionario tendría los incentivos suficientes para realizar adecuados estudios de ingeniería, ejecución de obra y mantenimiento de infraestructura.
114. Del mismo modo, respecto del concepto “huaycos”, por las características y ubicación geográfica de la carretera, al ser situaciones previsibles, debe evaluarse que aquellos estén internalizados en los costos de Inversión, Mantenimiento y Operación de la infraestructura.
115. Por lo expuesto, recomendamos que se eliminen los conceptos incorporados tales como huaycos, erosión de plataforma, hundimiento de plataforma y daño de estructura de puentes, siendo que tales eventos pueden ser internalizados en los costos de Inversión, Mantenimiento y Operación de la Infraestructura, tal como ocurre con el concepto de “nevada” que es asumido por el Concesionario (ver cláusula 7.8 de la VFC).
116. Asimismo, en lo correspondiente a la consideración de un derrumbe como Emergencia Vial por su volumen mayor a los 200 m³ por cada evento, ello debe compatibilizarse en la definición y el primer párrafo del presente numeral, para que sea comprendido. Adicionalmente, en el IEI debe existir el sustento del umbral respecto al volumen.
117. Con respecto a asumir los costos por los volúmenes superiores a los 200 m³ por cada evento no acumulable de derrumbes por parte del Concedente, es importante aclarar si de ello se desprende que el Concedente deducirá los primeros 200 m³. Por otro lado, debe definirse el concepto “evento”, debido a que dicho concepto puede generar controversias en su aplicación. En ese sentido, se solicita que se acote dicho concepto también de manera física, especificando, por ejemplo, si se considerará un evento como el derrumbe que ocurre en un kilómetro de longitud como máximo.
118. Por otro lado, la cláusula 7.9 de la VFC establece el plazo en el cual el Concesionario deberá comunicar al Concedente y Regulador las medidas tomadas de Emergencia Vial:
- “7.9. El CONCESIONARIO deberá dar cuenta al CONCEDENTE y al REGULADOR de las medidas tomadas, en un plazo no mayor de dos (2) Días Calendario de verificada la emergencia. En caso que las medidas de emergencia tomadas por el CONCESIONARIO requieran ser reforzadas con medidas definitivas tendientes a recuperar los Niveles de Servicio conforme a lo indicado en el Anexo I, en un plazo no mayor de ciento ochenta (180) Días Calendario de haber comunicado la emergencia al CONCEDENTE, el CONCESIONARIO deberá presentar al CONCEDENTE con copia al REGULADOR un informe técnico cuyo contenido mínimo será determinado por el CONCEDENTE, con base en la magnitud y características de dicho evento y que contendrá el presupuesto respectivo, detallando las medidas definitivas a ser tomadas.”*
119. Respecto al plazo de 180 días calendario, es necesario tramitar la suspensión de obligaciones de los sectores afectados que requieren "recuperar los Niveles de Servicio". Asimismo, con respecto a las medidas definitivas, se debe precisar el alcance de la solución definitiva, si esta tiene como objetivo únicamente la recuperación de los Niveles de Servicio o el estándar técnico del sector, que eventualmente incluya algunas mejoras en la infraestructura vial que ya falló por el evento de emergencia.
120. Con relación a lo establecido en el Anexo I, referido a los procedimientos para la explotación y para el control del Concesionario, se presentan las siguientes observaciones:

- a. En el numeral 3.4 de la Sección 1, se debe precisar que la conservación periódica será luego de culminadas las Intervenciones y cómo será el financiamiento de la conservación periódica y de su supervisión, ello teniendo en cuenta que los Mantenimientos Periódicos materialmente constituyen Obras en este contrato de concesión; en ese sentido, en ambos casos amerita que deban ser supervisadas por una empresa supervisora que cuente con los recursos y el equipamiento necesario para dicho fin.
- b. En el numeral 3.8 de la Sección 1, se debe precisar cómo será el financiamiento de la referida conservación periódica y de su supervisión.
- c. En el numeral 7.10 de la Sección 3, es necesario especificar si las modificaciones son a costo del Concesionario.
- d. En el numeral 7.11 de la Sección 3, se requiere precisar si se trata de un TEC (de conformidad con el procedimiento establecido de medición, mínimo tres horas y es un promedio), o si se refiere a una demora individual de cualquier vehículo.
- e. En el numeral 8.2 de la Sección 3, se sugiere no limitar las actividades de conservación rutinaria a las listadas en dicho acápite, pues no se consideran trabajos de mantenimiento preventivo que podrían realizarse en muros, túneles, peajes, pesajes y otros elementos que podrían encontrarse en la infraestructura vial. En relación con las tareas de conservación vial rutinaria, se sugiere considerar la reparación de cunetas y otros tipos de obras de drenaje (por ejemplo, en la reposición de sellos, fisuras, rayones, huecos, etc. los cuales son trabajos de mantenimiento preventivo). Con relación a "Limpieza, reposición y Conservación de los guardavías", esta actividad podría excluir la conservación de otros tipos de barrera de seguridad que pudieran existir en la Concesión.
- f. En el numeral 8.5.a) de la Sección 3, se debe precisar que es requisito que los paneles publicitarios cuenten autorización del uso del derecho de vía otorgado por el MTC.
- g. En los numerales 8.6 y 8.7 de la Sección 3, es necesario precisar cómo será el financiamiento de las medidas que se indican.
- h. En el numeral 9.1 de la Sección 4, se sugiere precisar el nivel de servicio máximo aceptable para atender llamadas de usuarios que podría ser de máximo dos (2) minutos.
- i. Con relación al Apéndice 2 para los Niveles de Servicio de Berma:
 - En relación con los hundimientos se sugiere, por seguridad vial, para todos los casos un nivel de servicio del 0%.
 - En relación con el material suelto, por seguridad vial, para todos los casos un nivel de servicio del 0%.
 - Sobre el parámetro desnivel entre calzada y berma, por seguridad vial se sugiere que, para la recepción y conservación en los tramos con Mantenimiento Periódico Inicial, se tengan los mismos niveles de servicio de los tramos de Rehabilitación y Mejoramiento.
 - Respecto del parámetro desprendimiento de bordes de berma, para la recepción de tramos con Mantenimiento Periódico Inicial, se recomienda un nivel de servicio del 0%.
- j. En el Apéndice 2 para los Niveles de Servicio de Badenes:
 - Respecto de las fisuras, al tratarse de obras de drenaje expuestas a la constante infiltración y percolación de agua que podría afectar la estabilidad de los suelos

donde descansa la estructura, como prevención se recomienda un nivel de servicio del 0% para todas las severidades.

- Para el parámetro desniveles entre juntas, se sugiere que, para la recepción y conservación en los tramos con Mantenimiento Periódico Inicial, se tengan los mismos niveles de servicio de los tramos de Rehabilitación y Mejoramiento.
- k. En el Apéndice 2 para los Niveles de Servicio de Muros (Concreto):
- Respecto del parámetro fisuras, al ser los muros elementos estructurales, las fisuras mayores a 5 mm, que podrían representar un peligro a la seguridad de los usuarios, con estados avanzados del deterioro de la estructura (en ese sentido, la solución no es únicamente sellar las grietas de 5mm), sino que debe requerirse adicionalmente una evaluación estructural por un especialista del CONCESIONARIO con la finalidad de que adopte la medidas necesarias, por lo cual, se solicita niveles de servicio adecuados al mantenimiento preventivo del mismo.
 - Con relación al método de medición del parámetro Fisuras, existencia de obstáculos, se indica: “Por inspección visual se identifican las zonas con obstáculos del pavimento por obstáculos y se cuantifican los obstáculos” no tiene consistencia con defectos del pavimento. Esta inconsistencia podría afectar, entre otros, las estimaciones que los postores realizarán sobre los costos en que incurrirían durante la vigencia de la Concesión, por lo que se sugiere su reevaluación.
 - Evaluar la introducción de niveles de servicio asociados a la estabilidad de los muros, como límite del desplazamiento (se sugiere valores de cero, o cercanos a cero).
- l. En el Apéndice 2 para los Niveles de Servicio de Túneles:
- Se sugiere incorporar niveles de servicio asociados a los diversos elementos presentes en túneles (sistemas de ventilación, de iluminación, asimismo, de los cuerpos rocosos de las secciones del túnel, etc).

V.8. Sobre el deber de información en el marco de acciones de conservación

121. Con relación al presente punto, y como se ha indicado de forma precedente, en el acápite correspondiente a “**LA CONSERVACIÓN**” previsto de las cláusulas 7.6 a 7.10 de la VFC, se han dispuesto las acciones a cargo del concesionario para el desarrollo de programas de conservación, así como para la realización de trabajos por la ocurrencia de situaciones de emergencia en la vía.
122. Ante dicha premisa, resulta relevante implementar de forma expresa en el citado contrato la obligación referida a informar a los usuarios ante cualquier restricción del tránsito en la vía y/o interrupciones en la prestación de los servicios obligatorios, ocasionadas por trabajos de conservación y/o mantenimiento, programados previamente, debiendo señalarse los mecanismos de difusión efectiva de dicha información y los plazos para tales efectos.
123. De igual forma, resulta necesario incorporar dicha obligación de información dirigida a los usuarios ante cualquier restricción del tránsito en la vía y/o interrupciones en la prestación de los servicios obligatorios, ocasionados por la ocurrencia de situaciones de emergencia, considerando que dichos hechos ocurren de forma imprevista y pueden por tal motivo afectar los niveles de servicio de forma inmediata, obstaculizando la normal transitabilidad en la vía, por lo que se deben considerar los mecanismos de difusión efectiva con los que el concesionario deberá informar a los usuarios sobre dichas incidencias, una vez estas

ocurran, así como -de ser el caso- el posible plazo de reanudación de las condiciones de transitabilidad.

124. Por tal motivo se debe insertar en el citado contrato de concesión cláusulas relacionadas al deber de información a cargo del concesionario, ante la ocurrencia de los supuestos antes descritos, debiendo recoger para tales efectos los siguientes criterios:

“XX. Ante la ocurrencia de interrupciones en la transitabilidad o la prestación de los servicios a causa de hechos fortuitos o de fuerza mayor, el CONCESIONARIO deberá informar a través de los canales de difusión que haya habilitado sobre las medidas implementadas en atención a dicha incidencia, a más tardar al día siguiente de haber sido adoptada la medida respectiva. Asimismo, y una vez se tenga una fecha cierta de reapertura o restablecimiento de la transitabilidad o los niveles servicios en el sector afectado, el CONCESIONARIO deberá publicar un nuevo aviso, dando cuenta de ello y explicando los trabajos efectuados.

XX. Ante la ocurrencia de interrupciones en la transitabilidad o la prestación de los servicios a causa de la realización de trabajos programados, el CONCESIONARIO deberá informar sobre ello a través de los canales de difusión que haya habilitado, por lo menos con siete (7) días calendario de antelación al inicio de las obras o trabajos y al día anterior al inicio de las mismas. En ambos casos deberá explicitarse la fecha de reinicio de la transitabilidad y de los servicios suspendidos. En caso se presentase algún retraso, el CONCESIONARIO deberá volver a efectuar la difusión de las fechas antes indicadas, explicando a los usuarios las razones de la demora y la nueva fecha de reanudación de la transitabilidad.

En caso el CONCESIONARIO prevea que las obras o trabajos serán de larga duración deberá mantener una difusión constante sobre las acciones que realizará y el plazo previsto de reanudación de la transitabilidad y prestación de los servicios.”

V.9. Respecto a la Seguridad Vial

125. Las cláusulas 1.2.42 y 1.2.43, referidas a los Expedientes Técnicos y Estudio Definitivo de Ingeniería (EDI) deben de precisar que incluyan el *Estudio de Tráfico y Seguridad Vial acorde a la normativa vigente.*

126. La cláusula 1.2.10 define el concepto de la Auditoría de Seguridad Vial (ASV).

“1.2.10. Auditoría de Seguridad Vial (ASV)

Es el desarrollo de métodos sistemáticos con fines eminentemente preventivos, que permiten verificar el cumplimiento de todos los aspectos involucrados con la seguridad de las vías, su entorno y comportamiento aplicados a nuevos proyectos y carreteras en construcción.”

127. Por otro lado, la cláusula 1.2.58 establece la definición de inspección de seguridad vial.

“1.2.58. Inspección de Seguridad Vial (ISV)

Son evaluaciones pormenorizadas, sistemáticas y técnicas de la seguridad de las características del diseño del proyecto de infraestructura vial en operación, aplicado a la red de carretera existente.”

128. Sobre el particular, se sugiere que para ambos conceptos se realice alguna referencia a la normatividad vigente.

129. En concordancia con lo anterior, respecto a las inversiones por seguridad vial (cláusula 6.46 de la VFC), es preciso señalar que, de acuerdo con el Manual de Seguridad Vial Vigente del año 2017, este proyecto ya debió ser sometido al menos a una auditoría de seguridad vial. Dicha demora en la realización de la obligación normativa del MTC generará condiciones inseguras para los usuarios. Asimismo, postergar su realización generará sobrecostos y reprocesos al proyecto.

130. Por otro lado, en lo referente a Inversiones Adicionales, las cláusulas 6.50 y 6.51 de la VFC, es preciso señalar que, al no haber realizado las auditorías e inspecciones de seguridad

vial, se está postergando la identificación de mejoras en el proyecto de las intervenciones prevista, generando mayores gastos y/o condiciones inseguras para los usuarios por la implementación de niveles adecuados de seguridad, así como, el incremento del riesgo de controversias por las obras que deberían realizarse.

131. Al respecto, se indica que las ASV e ISV son evaluaciones necesarias para determinar de manera previa que se necesita mejorar en la seguridad vial. En principio, la proyección y ejecución de las obras de seguridad vial deben realizarse conforme a lo dispuesto en el Manual de Seguridad Vial, que es un documento de carácter normativo y de cumplimiento obligatorio, que sirve como instrumento técnico a las diferentes fases de gestión de la infraestructura vial (de acuerdo con el artículo 18° del referido Manual aprobado Resolución Directoral N° 05-2017-MTC/14).
132. En ese contexto, respecto de la Seguridad Vial, se reitera la preocupación de que no se haya realizado ningún estudio de seguridad vial a pesar de que el Manual de Seguridad Vial (vigente desde julio 2017) establece dicha obligación.
133. En ese sentido, es imprescindible que el MTC ejecute las auditorías de seguridad vial en una etapa temprana del proyecto (incluso perfiles), a efectos que los postores lo consideren en su oferta técnica-económica.
134. Adicionalmente, se recomienda adecuar el Contrato al Manual de Seguridad Vial, incluyendo la obligación de que se realicen dichos estudios en la etapa de elaboración de los Expedientes o EDI. Ello, considerando que la no ejecución de auditorías de seguridad vial en una etapa temprana del proyecto genera sobrecostos, además de contingencias a los usuarios de la vía y también a las entidades involucradas en el diseño del contrato de concesión.
135. Se debe tener en cuenta que, dado que esta cláusula no establece la oportunidad de ejecución de estudios de Seguridad Vial (elaboración de los ET o EDI de las intervenciones, ejecución, operación), el Concesionario podría solicitar obras de seguridad vial durante la elaboración de los ET o EDI y trasladar obligaciones propias al Concedente. Se precisa que en una ASV e ISV, se podría determinar algunas deficiencias de diseño a cargo del concesionario, que deberían ser corregidas a su costo y no como inversiones adicionales.
136. Asimismo, es necesario que cualquier obra adicional por seguridad vial tenga como requisito la elaboración de una inspección de seguridad vial (definición que le da el Manual de Seguridad Vial, al estudio de seguridad vial en la etapa de Operación, la cual es contratada por el MTC de acuerdo con lo dispuesto en el Manual de Seguridad Vial). Es importante considerar este aspecto a efectos de mitigar cualquier incentivo en el concesionario a sobredimensionar la necesidad de obras de seguridad vial durante la ejecución del Contrato.
137. Es importante incluir la precisión del estudio de seguridad vial normalizado, para evitar que el Concesionario considere que cualquier obra adicional como estabilidad de taludes, defensas ribereñas, etc., sean considerados como obras de seguridad vial.
138. En atención a los numerales 11.2 y 11.3 de la Sección 4, se solicita precisar y explicar cuáles son los niveles de servicio asociados a la ISV.
139. Con respecto al numeral 11.4, este señala *“Adicionalmente, será obligación del CONCESIONARIO la instalación de instrumentos de medición de velocidades y señalización en los puntos de concentración de accidentes (puntos negros) en los que se identifique alta circulación o alta siniestralidad”*. Sobre el particular, se solicita precisar que es a costo del Concesionario.

V.10. Sobre los Reglamentos Internos

140. Con relación al presente acápite, en la cláusula 8.10 de la VFC se ha establecido la existencia de reglamento internos del concesionario, los cuales deberán contar con la opinión previa del Ositrán, señalando que entre estos se encuentran (i) un reglamento de procedimientos operativos y (ii) un reglamento de atención de accidentes y emergencias.
141. Por tal motivo, y considerando que el contenido de dichos reglamentos reviste necesariamente carácter público y que dicha información resulta de alto interés por parte de cualquier usuario y/o agente interesado en los procedimientos operativos, así como en el procedimiento de atención de accidentes y emergencias, el contrato debe contemplar la obligación expresa de publicitar los citados reglamentos internos para el adecuado conocimiento de los agentes en cuestión, debiendo en ese sentido incorporarse de forma expresa la obligación de difundir y publicar dichos reglamentos a través de sus canales virtuales (página web) así como de forma física, en sus oficinas administrativas y/o estaciones de peaje.

V.11. Respecto el Peaje y Tarifa.

a) Con relación a la Implementación de Unidades de Peaje.

142. En cuanto a la construcción y puesta en operación de las unidades de peaje a que se refiere en la cláusula 9.1 de la VFC, se establece que, a la fecha de inicio de explotación, al Concesionario se le hará entrega de tres (03) Unidades de Peaje existentes, las cuales están comprendidas entre el Tramo de San Clemente a Ayacucho, según el siguiente cuadro:

Unidades de Peaje existentes

DENOMINACIÓN	RUTA	SUB TRAMO	UBICACIÓN
UP Pacra	PE-28A	San Clemente (Emp. PE-1S) – Puente Choclococha	Km 73.341
UP Rumichaca	PE-28A	Puente Choclococha – Ayacucho (Emp. PE-28A)	Km 196.921
UP Socos	PE-28A	Puente Choclococha – Ayacucho (Emp. PE-28A)	Km 317.942

Fuente: VFC.

143. Por otro lado, la misma cláusula establece que se implementarán cinco (05) nuevas Unidades de Peaje en los tramos restantes, dos (02) en el tramo Ayacucho -Huancayo y tres (03) en el tramo Ayacucho-Pte. Sahuinto, según el siguiente cuadro:

Unidades de Peaje nuevas

DENOMINACIÓN	RUTA	SUB TRAMO	UBICACION
UP La Esmeralda	PE-3S	Izcuchaca – Mayocc	Km 233.100
UP Huanta	PE-3S	Mayocc – Huanta	Km 313.500
UP Ocros	PE-3S	Ocros – Chincheros	Km 499.078
UP Chicmo	PE-3S	Abra 1 - Andahuaylas: Sector Santa María de Chicmo – Andahuaylas (Emp. PE-30B)	Km 624.725
UP Auquibamba	PE-3S	Dv. Kishuara - Puente Sahuinto: Sector Dv. Sahuinto (Emp PE- 3S) – Puente Sahuinto	Km 740.833

Fuente: VFC.

144. Al respecto, cabe precisar que las nuevas Unidades de Peaje serán ubicadas en lugares donde la intervención es principalmente Mantenimiento Periódico Inicial, situación que, de acuerdo con la experiencia en la materia, implica un alto riesgo de conflictos y rechazo social a estas nuevas estaciones; más aún, si se considera la ubicación del Proyecto (zonas sur del país con menores ingresos económicos) y la cantidad de nuevas Unidades de Peaje.
145. Efectivamente, un caso claro de esto es lo sucedido en la Concesión del Tramo 2 de IIRSA Centro: Puente Ricardo Palma - la Oroya – Huancayo y la Oroya – DV Cerro de Pasco (en adelante, Concesión IIRSA Centro), ante el intento de implementación de la Unidad de Peaje de Ticlio.
146. Sobre el particular, mediante el Informe N° 0142-2018-MTC/25¹⁵, el MTC comunicó la solicitud para la suspensión de obligaciones por fuerza mayor relacionadas al inicio de operación y cobro de la nueva unidad de Peaje, tal como se cita a continuación:

“(…)

4.4 Aunado a lo anterior, con fecha 08 de febrero de 2018, la Municipalidad Provincial de Yauli - La Oroya, emitió un comunicado oficial dirigido al Presidente de la República, Ministro de Transportes y Comunicaciones, y a los Congresistas de la República, a través del cual expresó su desaprobación o rechazo en relación a la instalación de la Nueva Unidad de Peaje de Ticlio.

4.5 Asimismo, la DGASA ha concluido en el Informe N° 006-2018-MTC/16.03.CZRQ, que:

3.1 A febrero de 2018, existe un conflicto social manifiesto por la instalación de la Unidad de Peaje de Ticlio, el cual se ve reflejado en la oposición expresa por parte de los transportistas, autoridades provinciales, regionales y sociedad civil de la región Junín, especialmente en la provincia de Yauli - La Oroya. Por ello, la instalación del peaje podría generar, significativamente, un potencial riesgo social que el Estado no podría controlar, dada la actual sensibilidad social por los hechos acontecidos la última semana de enero del presente año en la zona por el paro agrario.

3.2 Actualmente, no existen las condiciones sociales que permitan la instalación de la Unidad de Peaje Ticlio por parte de la Concesionaria DEVIANDES S.A. en la Concesión IIRSA Centro Tramo 2. Por lo que se hace necesario que se evalúen otras alternativas para el cumplimiento de las obligaciones contractuales del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y la Concesionaria.

¹⁵ Remitido al Regulador mediante el Oficio N° 0706-2018-MTC/25, del 12 de febrero de 2018.

3.3 La instalación de la Unidad de Peaje Ticlio conllevaría a que los actores, como ya lo manifestaron en el Acta del 08.02.2018, realicen un paro regional con bloqueo de la carretera central, este hecho afectará de manera directa derechos fundamentales de las personas, además de posible daño a bienes públicos y privados, dado que el bloqueo sería por tiempo indefinido y usado como medida recurrente por parte de los actores opositores".

(Subrayado agregado.)

147. Como se puede observar, la implementación de la Unidad de Peaje de Ticlio, conllevó a una oposición social al inicio de su operación, así mediante la Resolución de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización N° 00008-2018-GSF-OSITRAN¹⁶, se resolvió que los hechos descritos previamente configuraban un evento de Fuerza Mayor y, por tanto, se suspendió la entrada en Operación de la nueva Unidad de Peaje de Ticlio, suspendiendo además los niveles de servicio vinculados a la operación de dicha Unidad de Peaje.

148. Cabe precisar que la suspensión de dicha obligación ha sido prorrogada hasta la fecha, superando los seis (06) años de suspensión. En ese sentido, se debe resaltar que mediante el Informe 1281-2024-MTC/19.02¹⁷, el MTC señaló lo siguiente: *"La ODGS ha llevado a cabo reuniones y entrevistas con actores sociales, dirigentes, autoridades y especialistas de gestión de conflictos sectoriales vinculados a la zona de influencia del peaje de Ticlio, durante los días 29 y 30 de abril de 2024, con el propósito de recoger sus percepciones y posiciones, respecto a la instalación de la UP de Ticlio. Como resultado, se ha verificado que persiste la posición de rechazo unánime y resistencia social a la posible instalación de dicha Unidad de Peaje."*

149. Por otro lado, cabe mencionar que mediante el Oficio N° 016-2024/PROINVERSIÓN/DEP.36, Proinversión presentó como ejemplo comparable el desarrollo de la Concesión Longitudinal de la Sierra Tramo 2, argumentando que dicha concesión ha funcionado bien conforme a lo siguiente:

"(...) Por este motivo, dado que el tramo 4 de la Carretera Longitudinal de la Sierra abarca un área geográfica rural, con menor densidad de tráfico, corresponde que se aplique un reajuste tarifario distinto, similar al aplicado en otras carreteras similares como la Carretera Longitudinal Tramo 2, que actualmente viene operando y funciona bien".

(Subrayado agregado.)

150. Al respecto, se debe precisar que la Concesión de la Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 2, empezó con dos Unidades de Peaje existentes, proyectando la implementación de siete (07) nuevas Unidades de Peaje tal como se muestra a continuación:

Unidades de Peaje Existentes

DENOMINACIÓN	RUTA	SUB TRAMO	UBICACIÓN
Ciudad de Dios	PE-08	Ciudad de Dios-Dv. Chilete	Km 3.132 (R.D. apertura)
Menocucho (Shiran)	PE-10A	Dv. Otuzco - Trujillo	Km 25+400 (R.D. apertura)

Fuente: Contrato de Concesión de la Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 2.

Unidades de Peaje Nuevas

DENOMINACIÓN	RUTA	SUB TRAMO	UBICACIÓN
Yamobamba	PE-3N	Huamachuco -Dv. Callacuyan	Km 1083.000
El Huayo	PE-3N	San Marcos - Cajabamba	Km 1183.000

¹⁶ Sustentado en el Informe N° 0515-2018-JCRV-GSF-OSITRAN, del 15 de febrero de 2018.

¹⁷ Remitido mediante el Oficio N° 1737-202-MTC/19, del 08 de mayo del 2024, en el marco de la solicitud de prórroga de la suspensión de obligaciones.

Pampagrande	PE-08	Dv. Chilete -Cajamarca	Km 104.500
San Bernardino	PE-08A	Dv. Chilete-Emp.PE-3N	Km 10.748
Porcon Bajo	PE-3N	Dv Yanacocha - Cajamarca	Km 1283.00
Bambamarca	PE-3N	Cochabamba - Chota	Km 1383.000
Dv. Socota	PE-3N	Cutervo-Cochabamba	Km 1483.000

Fuente: Contrato de Concesión de la Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 2.

151. Sobre el particular, el Contrato de Concesión de Longitudinal de la Sierra Tramo 2 se firmó el 28 de mayo del 2014, siendo que hasta la fecha (más de 10 años después) no se ha implementado ninguna de las Unidades de Peaje nuevas propuestas, ni tampoco (como se desarrollará más adelante) se ha realizado algún incremento o reajuste de las tarifas. En consecuencia, se considera que el Contrato de Concesión de la Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 2 no puede ser tomado como ejemplo de viabilidad para el caso del presente proyecto.
152. En ese sentido, se solicita evaluar la ejecución de las nuevas Unidades de Peajes, considerando el elevado riesgo de conflicto social, y establecer las medidas a tomar en caso no se lleguen a ejecutar las inversiones en la construcción de algunos de los peajes, así como el ajuste correspondiente en el reconocimiento del RPMO.
153. Considerando lo descrito previamente, en el literal e) de la cláusula 9.1 se señala que en caso el Concedente declare que existe una situación de conmoción social, se podrá hacer uso de los seguros existentes para tal fin. Al respecto, no queda claro a qué se refiere con hacer uso de los seguros, toda vez que el seguro sobre bienes en operación es sobre daños a los bienes, por tanto, se activará si, derivado de la conmoción social, se causan daños a los bienes, independientemente del plazo que le tome al Concedente controlar dicho evento o emitir la referida declaración. En ese sentido, con el objeto de evitar posibles confusiones, se debe precisar este aspecto en el literal referido.
154. Finalmente, con respecto al penúltimo párrafo del literal b) donde indica “éste debe solicitar al CONCEDENTE se adecúe la Resolución de autorización de funcionamiento del nuevo peaje”, se sugiere precisar a qué resolución se refiere.

b) Con relación al cambio en la tecnología empleada para el cobro de la tarifa de peaje

155. Respecto al presente punto, se ha previsto en la cláusula 9.3 de la VFC que el concesionario podrá cambiar la tecnología que emplee para el cobro de la Tarifa, previa comunicación al Regulador y siempre que ésta le permita cumplir con los estándares de tiempo de atención al cliente señalados en el Anexo I.
156. Ante dicha premisa, resulta necesario insertar de forma expresa en dicho acápite que, de modificarse la tecnología para el cobro de la tarifa de peaje, bajo ninguna consideración el concesionario podrá trasladar costo alguno adicional y distinto al peaje a los usuarios, debiendo dichos costos -de ser el caso- ser estos asumidos íntegramente por el concesionario.

c) Con relación al inicio del cobro de peaje

157. En el literal c) de la cláusula 9.4 se 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.

“9.4. El régimen tarifario es el conjunto de reglas contenidas en el Contrato que regula la Tarifa que estará autorizado a cobrar el CONCESIONARIO durante la Explotación de la Concesión, conforme a lo siguiente:

(...)

- a) *A partir de la aceptación total de la Rehabilitación y Mejoramiento y/o aceptación de cada Hito Funcional del Mantenimiento Periódico Inicial según corresponda, y luego de cumplido el requerimiento del Literal a), así como de acuerdo con lo precisado en el Cuadro N° 9-3, 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.*

(...)

Todas las Tarifas serán cobradas en Soles, para lo cual se utilizará el Tipo de Cambio que corresponda al último día hábil del mes anterior a la entrada en vigencia de la nueva Tarifa.

(Subrayado agregado)

158. Al respecto, a partir de la revisión del IEI no se ha identificado cómo se ha determinado que el Peaje de Uno y 50/100 dólares americanos (USD 1,50) es el monto apropiado para un proyecto con las características del tramo vial Longitudinal de la Sierra Tramo 4 y de las localidades en las que se ha previsto su desarrollo, pues no se indica que se haya evaluado la disponibilidad de pago de la zona de influencia del Proyecto.
159. En efecto, en el IEI Proinversión se ha limitado a indicar que en otros proyectos de concesión viales en el Perú el incremento tarifario hasta USD 1,50, ocurre al finalizar las intervenciones previstas en cada subtramo y, para demostrar su argumento, en el IEI cita diversas cláusulas de incremento tarifario de contratos de concesión ya suscritos. A criterio de Proinversión, al finalizar las intervenciones del proyecto bajo análisis se espera que la población en el ámbito del proyecto ya tenga conocimiento del incremento tarifario, y dicha implementación goce de una aceptación generalizada.
160. Sin embargo, se considera muy importante que Proinversión profundice el análisis del incremento tarifario propuesto en la VFC, en particular para determinar si el monto de USD 1,50 es apropiado para las localidades en el ámbito del proyecto y si las intervenciones que justifican el incremento tarifario en los Contratos de Concesión ya suscritos son similares a las intervenciones propuestas en la VFC del proyecto Longitudinal de la Sierra Tramo 4 (Mantenimiento Periódico Inicial y Rehabilitación y Mantenimiento). Asimismo, tal como se mencionó en el análisis de implementación de Unidades de Peaje, en el IEI tampoco se ha analizado a profundidad el riesgo de conmoción social.
161. Lo señalado en el párrafo precedente resulta fundamental en vista de que en la situación actual en el ámbito de influencia del proyecto existen tres Unidades de Peaje en las cuales se incrementaría el valor del peaje a USD 1,50 luego de las Intervenciones, pero además se prevé instalar cinco Unidades de Peaje nuevas con dicho nivel tarifario, lo que podría causar una problemática social si los usuarios perciben el incremento tarifario como muy elevado y por el aumento de tres a ocho Unidades de Peaje en la zona.
- **Condiciones para el incremento tarifario o inicio del cobro en las Unidades de Peaje nuevas (Cláusula 9.4 y Anexo XII)**
162. Como ha sido señalado en el acápite precedente, el literal c) de la cláusula 9.4 de la VFC establece las condiciones para el inicio del cobro de USD 1,50 en las Unidades de Peaje existentes o nuevas según corresponda, siendo las condiciones *la aceptación total de la Rehabilitación y Mejoramiento y/o aceptación de cada Hito Funcional del Mantenimiento Periódico Inicial según corresponda (..) así como de acuerdo con lo precisado en el Cuadro N° 9-3.*
163. Por su parte, el literal e) de la cláusula 9.4 de la VFC estipula que para el cobro de la tarifa o su incremento se tendrá en cuenta *la puesta en servicio de los Sub Tramos asociados a*

la respectiva unidad de peaje de acuerdo a lo precisado en el cuadro N° 9-3 y en el Anexo XII: Activación y condiciones para el cobro en las Unidades de Peaje de la Concesión. Al respecto, el Cuadro N° 9-3 al que se refieren los literales c) y e) antes mencionados señala lo siguiente:

Cuadro N° 9-3: Sub Tramos puestos en servicio previo al cobro de tarifas (nuevas unidades de peaje o incremento de unidades de peaje existente).

Unidades de peaje	Sub Tramo
UP La Esmeralda	Izcuchaca – Mayocc
UP Huanta	Mayocc – Huanta
	Huanta – Ayacucho (Emp PE-28A)
	Km. 0+000 (Ayacucho) – Abra Tocto
UP Ocros	Abra Tocto – Ocros
	Ocros – Chincheros
UP Chicmo	Chincheros – Santa María de Chicmo
	Santa María de Chicmo – Andahuaylas (Emp PE-30B)
UP Auquibamba	Andahuaylas (Emp PE-30B) – Dv. Kishuara (Emp PE-3SE)
	Dv. Kishuara (Emp PE-3SE) – Dv. Sahuinto (Emp PE-3S)
	Dv. Sahuinto (Emp PE-3S) – Puente Sahuinto
UP Pacra (En funcionamiento)	San Clemente (Emp. PE-1S) – Puente Choclococha
UP Rumichaca (En funcionamiento)	Puente Choclococha – Ayacucho (Emp. PE-28A)
UP Socos (En funcionamiento)	

164. Además, el Anexo XII de la VFC contiene un cuadro que resume los momentos a partir de los cuales se gatilla lo siguiente:

- El cobro del Peaje vigente + IGV en las unidades de peaje existentes;
- El incremento del Peaje en las unidades de peaje existentes e inicio de cobro del Peaje en las unidades de peaje nuevas.

165. Sin embargo, se ha identificado que las condiciones señaladas para el inicio del cobro (Unidades de Peaje nuevas) e incremento tarifario (Unidades de Peaje existentes) presentarían ciertas diferencias que podrían generar confusiones respecto de las condiciones que resultan exigibles para que el inicio del cobro del peaje de USD 1,50 + IGV.

166. Así, el literal c) de la cláusula 9.4 señala como condiciones:

- A partir de la aceptación total de la Rehabilitación y Mejoramiento y/o
- Aceptación de cada Hito Funcional del Mantenimiento Periódico Inicial.

167. Por su parte, el literal e) señala que para el cobro de la tarifa o su incremento:

- Se tendrá en cuenta la puesta en servicio de los Sub Tramos asociados a la respectiva unidad de peaje
- De acuerdo a lo precisado en el Cuadro N° 9-3 y en el Anexo XII.

168. Al respecto, debe mencionarse que la puesta en servicio del tramo de Rehabilitación y Mejoramiento se da a la aceptación parcial según lo detallado en la cláusula 6.33 de la VFC :

“6.33. En el plazo de cinco (5) Días de solicitada la aceptación parcial de la Rehabilitación y Mejoramiento o de la Construcción del Evitamiento San Clemente, 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 o Rechazo de la Intervención correspondiente, determinando si su ejecución se encuentra conforme al EDI aprobado y si cumple con los Niveles de Servicio para la aceptación de acuerdo a los parámetros establecidos en el Apéndice 2 del Anexo I del presente Contrato. En caso de ser aceptada la Intervención, se entenderá concedida la autorización para la puesta en Servicio correspondiente.”

169. Así pues, mientras que el literal c) plantea como requisito la aceptación total de la Rehabilitación y Mejoramiento, el literal e) menciona la puesta en servicio del tramo de Rehabilitación y Mejoramiento, la cual puede darse ante la aceptación parcial del tramo.
170. Por su parte, cabe notar que mientras el literal c) señala que el cobro ocurrirá a la aceptación de cada hito funcional, el literal e) indica que ello ocurrirá a la aceptación de los sub tramos asociados a la respectiva Unidad de Peaje, según lo precisado en el cuadro N°3 y en el Anexo XII. Así, de acuerdo con el Cuadro N° 9-3 antes citado, las Unidades de Peaje pueden tener asociados más de un subtramo (que equivale a un hito funcional).
171. Para efectos de ilustrar las posibles contradicciones se citarán ejemplos de las condiciones exigibles para el inicio del cobro tarifario en tres Unidades de Peaje nuevas, según los literales c) y e) de la cláusula 9.4 y el Anexo XII.
172. Tal como se aprecia en el siguiente cuadro, para el inicio del cobro de la nueva Unidad de Peaje La Esmeralda, el literal c) establece como condición la aceptación total de la Rehabilitación y Mejoramiento, el literal e) la puesta en servicio del tramo y el Anexo XII señala la finalización de la Rehabilitación y Mejoramiento, que no es igual a la Aceptación, la cual debe darse por un Comité de acuerdo con lo previsto en la cláusula 6.33. En el caso de la Unidad de Peaje Huanta, que tiene asociados tres subtramos y tres hitos funcionales, se genera confusión pues el literal c) indica la aceptación de cada hito funcional; mientras que el literal e) indica la puesta en servicio de los subtramos indicados en el Cuadro N° 9-3 que señala tres subtramos y por tanto tres Hitos Funcionales, y el Anexo XII indica la finalización del Hito Funcional 9. De similar modo, ocurre con la nueva Unidad de Peaje Ocos, tiene asociado dos tramos que corresponden a los hitos funcionales 12 y 13, la condición prevista en el literal c) es la aceptación de cada hito funcional, el literal c), la puesta en servicio de todos los subtramos y el Anexo XII la finalización del Hito Funcional 13.

Unidad de peaje	Literal c)	Literal e)	Sub Tramo asociado, conforme al Cuadro N° 9-3	Requisito para el cobro en la unidad de peaje, conforme al Anexo XII
La Esmeralda (Nueva)	Aceptación total	Puesta en servicio (puede darse a la aceptación parcial)	- Izcuchaca - Mayoc	a) Finalización de Rehabilitación y Mejoramiento b) Implementación de toda la cláusula 8.13
Huanta (Nueva)	Aceptación de cada Hito funcional del MPI	Puesta en servicio de los Sub Tramos asociados a la respectiva unidad de peaje	- Mayoc – Huanta (HF 9) - Huanta – Ayacucho (HF 10) - Ayacucho -Abra Tocto (HF 11)	a) Entrega al CONCESIONARIO del Subtramo Mayoc – Huanta b) Finalización del HF 9 perteneciente al Sub Tramo Mayoc-Huanta. c) Implementación de toda la cláusula 8.13
Ocos (Nueva)	Aceptación de cada Hito funcional del MPI	Puesta en servicio de los Sub Tramos asociados a la respectiva unidad de peaje	- Abra Tocto – Ocos (HF 12) - Ocos -Chincheró (HF 13)	a) Entrega al CONCESIONARIO del Subtramo Ocos - Chincheró b) Finalización del HF 13 perteneciente al Sub Tramo Ocos - Chincheró c) Implementación de toda la cláusula 8.13

173. En virtud de lo expuesto, resulta necesario que Proinversión revise y armonice todas las disposiciones de la VFC referidas al inicio de cobro e incremento tarifario al que se refiere la cláusula 9.4, de modo que queden establecidas de manera indubitable que las condiciones exigibles al Concesionario para el inicio del cobro en las unidades de peaje nuevas y el incremento tarifario en las unidades de peaje existentes es la aceptación de todos los hitos funcionales asociados a cada Unidad de Peaje y de la Rehabilitación y Mejoramiento según corresponda.

d) Con relación al Reajuste ordinario del Peaje

174. La cláusula 9.5 de la VFC establece la obligación del Concesionario de realizar los reajustes ordinarios cada 20 de enero, en función de la variación del tipo de cambio (TC), la inflación nacional (IPC) y la inflación de Estados Unidos de América (*Consumer Price Index*):

“9.5 Cada Peaje será reajustado en forma ordinaria y empezará a ser cobrado por el CONCESIONARIO, a partir del 20 de enero del Año Calendario siguiente al mes calendario de la aceptación de cada Hito Funcional del Mantenimiento Periódico Inicial y de la totalidad de la Rehabilitación y Mejoramiento, según corresponda. Este reajuste ordinario se realizará cada doce (12) meses a partir de la fecha indicada anteriormente, y se llevará a cabo de acuerdo al siguiente método de ajuste de Peajes:

a) En las unidades de peaje donde su Peaje Base sea de Un y 50/100 Dólares Americanos (US\$ 1.50):

$$Peaje_i = \left[(Peaje_Base * 50\%) \times \left(\frac{CPI_i}{CPI_0} \right) \times TC_i \right] + \left[(Peaje_Base * 50\%) \times \left(\frac{IPC_i}{IPC_0} \right) \times TC_0 \right]$$

Donde:

Peaje_Base: Para el primer reajuste ordinario será igual a US\$ 1.50. A partir del segundo reajuste ordinario será el monto del Peaje resultante del primer reajuste ordinario, convertido a Dólares al Tipo de Cambio de la fecha del primer reajuste, calculado con dos decimales.

Sea i el último día hábil del mes anterior inmediato al 20 de enero del Año Calendario en que se realiza el reajuste tarifario.

CPI: Es el Índice de Precios al Consumidor (Consumer Price Index) de los Estados Unidos de América, publicado por el Departamento de Estadísticas Laborales (The Bureau of Labour Statistics) calculado con dos decimales.

CPIi: Registro de este índice del mes anterior disponible al día i

CPIo: Para el primer reajuste ordinario el índice base corresponderá al registrado el mes de presentación de la oferta económica de los postores en el concurso. A partir del segundo reajuste ordinario el índice base corresponderá al índice registrado el mes del primer reajuste ordinario.

IPC: Es el Índice de Precios al Consumidor Mensual de Lima Metropolitana, publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI) calculado con dos decimales.

IPCi: Registro del índice de precios del mes anterior disponible al día i.

IPCo: Para el primer reajuste ordinario el índice base corresponderá al registrado el mes de presentación de la oferta económica de los postores en el concurso. A partir del segundo reajuste ordinario el índice base corresponderá al índice registrado el mes del primer reajuste ordinario.

TC: Es el Tipo de Cambio, definido en el Capítulo I del presente Contrato calculado con dos decimales.

TCi: Registro del Tipo de Cambio correspondiente al día i.

TC0: Para el primer reajuste ordinario el índice base corresponderá al Tipo de Cambio registrado el último día hábil del mes de presentación de la oferta económica de los postores en el concurso. A partir del segundo reajuste ordinario corresponderá al Tipo de Cambio registrado en la fecha del primer reajuste ordinario.

El primer reajuste ordinario no podrá ser mayor del diez por ciento (10%) con respecto al Peaje vigente (en Soles)."

175. En ese contexto, con el fin de poder verificar la pertinencia de la fórmula de reajuste tarifario planteada en la VFC, mediante Oficio N° 114-2024-GG-OSITRAN, del 20 de mayo de 2024, se realizaron las siguientes consultas:

"Al respecto, se requiere que se remita el sustento y justificación de que los incrementos y tarifarios propuestos en la VFC del proyecto Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 4 han tenido en cuenta el sustento y cláusulas tarifarias incluidas en el Contrato de Concesión del Anillo Vial Periférico, considerando que este es el más reciente proyecto vial adjudicado por Proinversión.

En esa línea, también se requiere se complemente la justificación y análisis en referencia a la fórmula de reajuste tarifario, siendo que está incluye al tipo de cambio como factor de ajuste, el cual presenta una mayor variabilidad que se ve refleja en la tarifa de peaje, lo cual ha llevado a problemas sociales en distintas Concesiones Viales".

176. El 30 de mayo de 2024, mediante Oficio N° 16-2024/PROINVERSION/DEP.36, Proinversión atendió las consultas formuladas, señalando que a su criterio el proyecto Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 4 no es comprable con un proyecto como el Anillo Vial Periférico, principalmente por el ámbito de aplicación que implica una diferencia en la capacidad de pago de los usuarios, pues en el ámbito rural la capacidad de pago es menor que en el área urbana y también por las diferencias en densidad de tráfico entre el área rural y urbana.

177. De acuerdo con lo indicado por Proinversión, dado que el tramo 4 de la Carretera Longitudinal de la Sierra abarca un área geográfica rural, con menor densidad de tráfico, corresponde que se aplique un reajuste tarifario distinto al del Anillo Vial periférico, más parecido al aplicado en otras carreteras similares como la Carretera Longitudinal Tramo 2, que actualmente viene operando y funciona bien.
178. Adicionalmente, Proinversión también mencionó que la inclusión del tipo de cambio (TC) se debe a que las tarifas están destinadas a cubrir los costos del proyecto (inversión y costos de operación y mantenimiento); siendo que el MTC en su rol de Concedente ha decidido cofinanciar el proyecto, asumiendo, entre otros, el riesgo de demanda. En este sentido, dado que la moneda de pago del PAMPI, RPI, PPO y RPMO es el dólar americano, consideran razonable que el TC reajuste la tarifa ya que esta debería cubrir los costos, cuyas partidas se encuentran en soles y en dólares. Por este motivo, Proinversión señala que el hecho de que la tarifa esté indexada al TC es consistente con la naturaleza de los costos del proyecto, como es el caso de otros proyectos comparables, como la Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 2.
179. Al respecto, cabe indicar que, si bien el Anillo Vial Periférico difiere del proyecto Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 4 en el ámbito de aplicación, ambos comparten la característica de tener un cofinanciamiento en moneda extranjera (USD) a cargo del MTC, y, en ese sentido, la consulta formulada a Proinversión en referencia al mecanismo de reajuste tarifario utilizado en el contrato de concesión del Anillo Vial Periférico estaba orientada más bien a que se evalúen mecanismos de reajustes tarifarios distintos a los establecidos en los contratos de concesión suscritos en el Perú entre 2003 y 2014 (establecidos en función del TC, el CPI y el IPC). Ello considerando que, a partir de la experiencia en la aplicación de reajustes tarifarios, se ha observado que la volatilidad e incertidumbre de las variaciones del tipo de cambio y del CPI se ha trasladado a las tarifas de peaje, generando en algunos casos incrementos significativos (particularmente en los años 2021 y 2022) que ocasionaron malestar entre los usuarios, bloqueos de carreteras y paros por parte de los gremios de transportistas, solicitudes de retiro de las unidades de peaje y vandalismo sobre unidades de peaje de algunas vías concesionadas.
180. Adicionalmente, si bien Proinversión indica que debido a que el proyecto Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 4 tiene características similares al Contrato de la Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 2 en relación con las zonas de influencia y que considera que en dicha concesión la fórmula de reajuste tarifario ha funcionado bien, es importante aclarar que en esta última concesión no se han cumplido aún las condiciones para el incremento tarifario a USD 1,50, de modo que tampoco se ha llevado a cabo ningún reajuste tarifario. En ese sentido, a la fecha no es posible afirmar que las fórmulas de reajuste tarifario hayan funcionado bien en las zonas de influencia de dicha concesión.
181. Similar situación ocurre con las concesiones IIRSA Sur Tramo 1, Tramo 2 y Tramo 5, en las que a la fecha no se ha producido el incremento tarifario, ni los reajustes de peaje¹⁸. En el caso de IIRSA Sur Tramo 3, se puede mencionar que en enero de 2023, la Concesionaria solicitó a MTC la suspensión de la obligación de reajuste de las tarifas de peaje¹⁹, debido a la situación de conflictividad social que generó que la Unidad Integrada de Peaje y Pesaje Unión Progreso fuera siniestrada por la población. Cabe indicar que dicha unidad estuvo sin funcionamiento desde diciembre de 2022 hasta mayo de 2024, fecha en la que se reinició el cobro de peajes.
182. En ese sentido, la fórmula de reajuste tarifario utilizada en el Contrato de Concesión del Anillo Vial Periférico, recientemente suscrito, que no incluye el tipo de cambio, ni el CPI, se

¹⁸ En las concesiones IIRSA Sur Tramos 1 y 5 se cobra la tarifa que estaba vigente en la fecha de suscripción de los respectivos contratos de concesión; mientras que en el caso de la IIRSA Sur Tramo 2, a la fecha de redacción del presente informe, no se ha iniciado el cobro de peaje.

¹⁹ Mediante Carta N° 5564-CIST3-MTC del 9 de enero de 2023.

prevé como un método de reajuste tarifario más estable y predecible que el utilizado en los otros contratos de concesión utilizados como referencia en el IEL.

183. Además, cabe indicar que dicho mecanismo de reajuste de tarifas (Anillo Vial Periférico), está alineado con la práctica más común de reajustes tarifarios utilizada para concesiones de redes viales en los países de la región, cuyas fórmulas recogen la evolución del Índice de Precios al Consumidor propio de cada país.
184. En efecto, en el siguiente cuadro se aprecia que las concesiones en otros países garantizan el valor de los ingresos en el plazo de las concesiones con las siguientes variables incluidas en las fórmulas de reajuste tarifario:

Metodología de reajustes tarifarios en países de la región

País	Base del incremento de tarifa	Frecuencia
Brasil	IPC, Descuento por incumplimiento de obras, calidad, productividad, cumplimiento de obras	Anual
Chile	IPC, premio por seguridad vial, ajuste máximo de 3,5%	Anual
Colombia	IPC (1ra, 2da y 3ra generación) IPC, Variación de Tráfico (3ra generación) IPC, monto fijo de COP 200 para Fondo de Seguridad Vial, Mecanismo de Compensación (4ta generación)	Anual
Costa Rica	CPI, TC, premio por seguridad vial	Anual (CPI) Trimestral (TC)
Perú	IPC, CPI, TC	Anual

Fuente: Ministerio de Obras Públicas de Chile, Agencia Nacional de Infraestructura de Colombia, Agencia Nacional de Transporte Terrestre de Brasil.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

185. Como se aprecia, entre los países de la región, Brasil Chile y Colombia que tienen amplia experiencia en concesiones, tienen indexada la tarifa a la inflación; solo en Perú y Costa Rica se reajusta el valor de las tarifas en función del tipo de cambio, y únicamente en el Perú se ha recurrido a la inflación estadounidense incluyendo al CPI.
186. De otro lado, la revisión de la práctica de reajustes tarifarios en redes viales en países distintos a los de la región revela que la práctica habitual en los reajustes de peajes es aplicar una indexación por inflación (IPC) con lo que se garantiza la sostenibilidad del proyecto a largo plazo. Incluso, en países como Italia, Francia, Portugal y Australia se ha aplicado una fórmula que reajusta las tarifas traspasando una proporción de la variación en el IPC. En el caso de inflación (variación positiva del IPC), se produce una reducción de las tarifas en términos reales. En el caso poco común de un escenario deflacionario (variación negativa del IPC), en algunos países se han implementado mecanismos para evitar que la aplicación de la fórmula conduzca a reducciones en las tarifas, tal como se aprecia en el siguiente cuadro:

Metodología de reajustes tarifarios en terceros países

País	Base del incremento de tarifa	Frecuencia
Francia	85% del IPC* (IPC>0)	Anual
España	IPC, Tráfico	Anual
Italia	70% del IPC*, Factores de calidad y productividad	Anual
EE.UU.	Mayor a 2%, IPC o PBI	Anual
Australia	IPC** (IPC>0)	Trimestral
Australia***	Mayor a 1% o resultado del 67% del AWE**** y 33% del IPC	Trimestral
Portugal	90% del IPC (IPC>0)	Anual
Noruega	IPC	Cada 2 o 3 años
Indonesia	IPC, Calidad de la carretera	Cada 2 años
India	40% del IPM	Anual
Turquía	IPC, TC, CPI	Anual
Filipinas	IPC, TC, CPI	Cada 2 años
Hong Kong	IPC	Anual

*/Mas un adicional por CAPEX.

**/ La mayor parte de las concesiones no permiten una reducción de las tarifas a causa de la deflación.

***/ Caso de la Concesión Eastern Distributor.

****/AWE = Variación en sueldos y salarios de los trabajadores.

Fuente: Magellan Infrastructure Fund (2017), Albalade et al (2007), Presidencia de la República de Turquía (2021), Agencia Reguladora de Carretera de Peaje de Indonesia, Autoridad Nacional de Carreteras de la India, Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana de España

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

187. Nuevamente, se aprecia que en la actualidad la práctica de incluir el tipo de cambio y el CPI no es muy común y, de las experiencias revisadas, solo en Turquía y Filipinas utilizan el TC y el CPI. Por el contrario, existen diversas alternativas para las fórmulas de reajuste tarifario que tienen como elemento común la indexación a la inflación interna como mecanismo válido para mantener el valor de las tarifas en el largo plazo.
188. Así pues, considerando la evolución fluctuante de variables como el TC y el CPI en los últimos años, se recomienda que se reevalúe el mecanismo de reajuste tarifario propuesto en la VFC, pues el impacto de la evolución de dichas variables en las tarifas ha generado alta sensibilidad social respecto al cobro de peajes, lo cual en las zonas de influencia del proyecto pueden aumentar el riesgo de conmoción social, aspecto que no se ha analizado a profundidad en el IEI.
- e) Con relación al tipo de cambio del último día hábil**
189. Sin perjuicio al análisis desarrollado en los acápite previo, en caso se mantenga alguna referencia al uso del TC, se propone que este sea sobre la base de un promedio mensual y no del último día hábil.
190. En efecto, en las cláusulas de la VFC citada líneas arriba se establece que las tarifas sean cobradas en soles para lo cual se deberá utilizar el TC que corresponda al último día hábil del mes anterior a la entrada en vigencia de la nueva Tarifa.

191. Sin embargo, como ya se ha mencionado anteriormente, el TC depende de diversos factores tanto externos como internos, por lo que la ocurrencia de determinados eventos de índole económica genera alta volatilidad en su valor diario, volatilidad que en muchas ocasiones se va disipando cuando se considera un periodo más largo.
192. Por tanto, se sugiere que, en caso se mantenga alguna referencia al uso del TC, para efectos de fijar las tarifas en la moneda nacional, se utilice el promedio mensual del mes anterior en lugar del último día hábil del mes anterior. Para ello se sugiere utilizar la siguiente redacción en la VFC "Todas las Tarifas serán cobradas en soles, para lo cual se utilizará el Tipo de Cambio del mes anterior a la entrada en vigencia de la nueva Tarifa".
193. Adicionalmente, en caso se acepte la sugerencia de fijar la tarifa en soles utilizando el tipo de cambio mensual en lugar de un tipo de cambio correspondiente a un único día, se deberá ajustar la definición de tipo de cambio de la VFC que hace referencia a la sección de la Superintendencia de Banca y Seguros que difunde el tipo de cambio diario.

f) Con relación al redondeo de las tarifas en el reajuste ordinario anual

194. De la revisión de la VFC se aprecia que no se han incluido reglas de redondeo de la tarifa producto del reajuste anual ordinario y del cobro de las tarifas para vehículos pesados, solo se incluyó un método de redondeo para el caso del reajuste extraordinario, tal como se cita a continuación:

"9.5

(...)

b) (...)

Para efectuar el cobro en las unidades de peaje, el Peaje aplicable, en Soles, deberá multiplicarse por el número de ejes cobrables y al resultado se le deberá agregar el monto correspondiente al IGV y otros tributos que puedan generarse. El resultado se deberá redondear a los cinco (5) céntimos de Sol hacia abajo. En caso la menor moneda fraccionaria que se encuentre vigente fuere mayor o menor a los cinco (5) céntimos de Sol, se efectuará el redondeo en función de esta moneda.

(Subrayado agregado.)

195. Al respecto, con relación al método de redondeo citado previamente, considerando que mediante Circular No. 0033-2018-BCRP, el Banco Central de Reserva dispuso el retiro de circulación de las monedas de cinco (5) céntimos, con el objetivo de evitar confusiones o complicaciones en los métodos de pago, se sugiere utilizar la siguiente redacción: *El resultado se deberá redondear hacia el número decimal inferior a los diez (10) céntimos de Sol más cercano correspondiente*
196. Por otro lado, se debe incorporar una redacción similar para el caso del incremento tarifario de las unidades existentes o el inicio de cobro de las unidades nuevas en el literal d) de la cláusula 9.4.

g) Con relación al reajuste extraordinario

197. De acuerdo con el literal b) de la cláusula 9.5 de la VFC, además del reajuste ordinario anual, se prevé la posibilidad de que el Concedente solicite al Regulador un reajuste extraordinario del peaje, que ocurriría frente a una situación de variación de más del diez por ciento (10%) desde el último reajuste ordinario anual:

"9.5 (...)

b) En la eventualidad de que dentro de un (1) Año Calendario se produzca una variación de más del diez por ciento (10%) desde el último reajuste ordinario, el CONCEDENTE podrá solicitar al REGULADOR proceder a realizar un reajuste extraordinario, dentro de los treinta (30) Días Calendario de realizada la referida solicitud, en el cual el Peaje será fijado incorporando a la

fórmula anterior, en el primer componente, el Tipo de Cambio del Día Calendario en que se produzca el reajuste extraordinario. (...)

198. De este modo, en contextos de alta variación de las variables que se utilizan para el ajuste ordinario, en caso el Concedente opte por solicitar el reajuste extraordinario al Regulador, se tendría como consecuencia una modificación (aumento o disminución) de la tarifa que se cobra a los usuarios adicional a la efectuada regularmente por el Concesionario.
199. Aunque dicha modalidad de reajuste está incluida en otros contratos de concesión suscritos entre 2003 y 2014, considerando las actuales condiciones macroeconómicas en el país y sus proyecciones futuras y el desarrollo del mercado de instrumentos financieros, no consideramos apropiado trasladar el riesgo cambiario a los usuarios, en particular, tomando en cuenta las características socioeconómicas de las zonas de influencia del proyecto.
200. En ese sentido, se recomienda a Proinversión eliminar de la VFC la posibilidad de realizar reajustes tarifarios extraordinarios.

h) Con relación a la Tarifa Diferenciada

201. En los literales c) y d) de la cláusula 9.5 de la VFC se establece la posibilidad de cobrar Tarifas Diferenciadas a los usuarios y se regula su forma de reajuste, siendo el Concedente quien tiene la obligación de controlar que la recaudación por las Tarifas Diferenciadas no genere un ingreso superior al tres por ciento (3%) en relación con los ingresos anuales, por cada unidad de peaje:

- "c) *En el marco del reajuste ordinario establecido en la presente cláusula, las Tarifas Diferenciadas, de existir estas, serán reajustadas manteniendo la proporcionalidad en relación con la Tarifa. Para efectos de redondeo se tendrá en cuenta lo indicado en el párrafo precedente.*
- d) *En función a las Tarifas Diferenciadas que pudiera otorgar el CONCEDENTE durante la vigencia de la Concesión, este se obliga a que la recaudación por las Tarifas Diferenciadas no genere un ingreso superior al tres por ciento (3%) en relación con los ingresos, por cada unidad de peaje."*

202. Considerando que este proyecto vial tiene prevista la operación de un total de ocho Unidades de Peaje y la experiencia en el cobro de Tarifas Diferenciadas de la Concesión de la Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 2, se sugiere que el Concedente evalúe la posibilidad de que el límite de los ingresos por Tarifa Diferenciada sea medido por cada Unidad de Peaje, en cuyo caso la redacción de la VFC podría ser:

"(...)este se obliga a que la recaudación por las Tarifas Diferenciadas no genere un ingreso superior al tres por ciento (3%) en relación con los ingresos anuales, por cada unidad de peaje".

(Subrayado agregado.)

203. Cabe notar que dicha modificación permitiría al Concedente realizar un control más preciso en el otorgamiento de las Tarifas Diferenciadas y que estos no se concentren en una sola Unidad de Peaje, ello considerando la posible existencia de diversos centros poblados aledaños a cada Unidad de peaje, cuyos pobladores pueden recorrer tramos pequeños.
204. Asimismo, cabe indicar que en la Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 2, el Regulador ha determinado que la recaudación por Tarifa Diferenciada ha superado el 3% de los ingresos totales anuales por varios años consecutivos, situación que ha llevado al Concedente a consultar la posibilidad de modificar el límite contractual de 3% con la finalidad de evitar el posible desencadenamiento de un conflicto social ante la suspensión temporal del otorgamiento de dicho beneficio. En ese sentido, se recomienda que el Concedente

evalúe si el umbral anual de 3% resultaría adecuado considerando la zona de influencia del Proyecto.

205. Asimismo, considerando que el Concedente otorga las autorizaciones de Tarifa Diferenciada en un momento anterior al uso efectivo de dicho beneficio, y luego de finalizado el año recién puede tener los resultados respecto de su uso efectivo en relación con los ingresos anuales, es probable se supere el umbral del 3%, por lo que se recomienda modificar el párrafo para establecer que en caso el Concedente identifique que la recaudación por las Tarifas Diferenciadas genere un ingreso superior 3% sobre los ingresos, este tomará las medidas necesarias para que en el transcurso de un año se restablezca un ingreso menor a dicho porcentaje.

i) Otros aspectos relacionados al cobro de la Tarifa

206. La cláusula 9.2 señala la obligación del Concesionario al cobro de la Tarifa.

“9.2. Corresponde al CONCESIONARIO el cobro de la Tarifa.

Se exigirá el pago de la Tarifa a cada Usuario que utilice los Sub Tramos de la Concesión, de acuerdo con la categoría de vehículo, de conformidad con lo especificado en la cláusula 9.4.

207. Al respecto, se sugiere precisar si los vehículos de emergencia (grúas y ambulancias) están obligados a pagar la Tarifa.

208. Por otro lado, el literal c) de la cláusula 9.4 de la VFC, establece que, luego de cumplidas determinadas condiciones, en las Unidades de Peaje existentes el Peaje se reajustará a USD 1,50:

*“c) A partir de la aceptación total de la Rehabilitación y Mejoramiento y/o aceptación de cada Hito Funcional del Mantenimiento Periódico Inicial según corresponda, y luego de cumplido el requerimiento del Literal a), así como de acuerdo con lo precisado en el Cuadro N° 9-3, 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.
(...)”*

(Subrayado agregado.)

209. Sin embargo, en la misma cláusula se ha previsto el siguiente esquema tarifario para las Unidades de Peaje existentes:

- Desde el inicio de Explotación en las unidades de peaje existentes se cobrará la Tarifa vigente, hasta la aceptación de las Intervenciones.
- Desde la aceptación de las Intervenciones se producirá el incremento tarifario a USD 1,50 más IGV.
- Desde el 20 de enero del año calendario siguiente se realizará el reajuste tarifario previsto en la cláusula 9.5.

210. Como se puede observar el paso a la tarifa de USD 1,50 se denomina incremento tarifario y no reajuste. En ese sentido, para evitar posibles confusiones se debe corregir la frase consignada en el literal c) de la cláusula 9.4: el Peaje se reajustará a Uno y 50/100 Dólares Americanos (US\$ 1.50) por la frase: el Peaje se incrementará a Uno y 50/100 Dólares Americanos (US\$ 1.50).

VFC	Texto propuesto
<p>9.4</p> <p>c)</p> <p>A partir de la aceptación total de la Rehabilitación y Mejoramiento y/o aceptación de cada Hito Funcional del Mantenimiento Periódico Inicial según corresponda, y luego de cumplido el requerimiento del Literal a), así como de acuerdo con lo precisado en el Cuadro N° 9-3, 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.</p>	<p>9.4</p> <p>c)</p> <p>A partir de la aceptación total de la Rehabilitación y Mejoramiento y/o aceptación de cada Hito Funcional del Mantenimiento Periódico Inicial según corresponda, y luego de cumplido el requerimiento del Literal a), así como de acuerdo con lo precisado en el Cuadro N° 9-3, 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 incrementará a Uno y 50/100 Dólares Americanos (US\$ 1.50) más el importe correspondiente al IGV y cualquier otro tributo aplicable.</p>

V.12. Respetto al Régimen Económico-Financiero

211. Con relación al numeral 3 del apéndice 6 del Anexo XI, en el que aborda el tema de la remuneración por mantenimiento y operación – RPMO, con el fin de evitar interpretaciones erróneas sobre el pago del RPMO y los porcentajes incrementales, se recomienda indicar que todos los porcentajes se calculan sobre la base del RPMO ajustado y no sobre el monto pagado de RPMO previo al incremento.
212. Asimismo, en cuanto al porcentaje incremental correspondiente a la aceptación de la intervención de la Rehabilitación y Mejoramiento, así como la aceptación de la construcción de Evitamiento de San Clemente, se recomienda considerar como gatillo del incremento en reconocimiento del RPMO la puesta en servicio de las referidas Intervenciones, toda vez que la aceptación puede darse con observaciones y el plazo de subsanación se puede extender hasta 90 días, por lo que en esa situación se estaría pagando RPMO aún sin que el Concesionario realice actividades de mantenimiento y operación.
213. En el numeral 12 del apéndice 6 del Anexo XI establece la fórmula y descripción de las variables para el reajuste de la RPMO; al respecto, se observa que existe duplicidad en los términos “Tco” y “Tci”, para lo cual se solicita eliminar una definición de cada término a efectos de evitar posibles ambigüedades.

V.13. Respetto a las Garantías

214. La cláusula 11.8 de la VFC establece que la ejecución total de las Garantías de Fiel Cumplimiento se llevará a cabo en el caso que no sean renovadas por el Concesionario y entregadas al Concedente a más tardar treinta (30) días calendario antes de su vencimiento:

“11.8. Si las Garantías de Fiel Cumplimiento no son renovadas y entregadas al CONCEDENTE por el CONCESIONARIO a más tardar treinta (30) Días Calendario antes de su vencimiento conforme a lo establecido en el párrafo anterior, el CONCEDENTE procederá a su ejecución total. El monto de la garantía será retenido por el CONCEDENTE y transferido a la cuenta Garantías del Fideicomiso como garantía hasta que el CONCESIONARIO cumpla con renovar la carta fianza.”

215. Al respecto, se sugiere precisar si, en caso el Concesionario tenga dos o más cartas fianzas y que sumadas se llegara a la totalidad de la garantía y sólo una de ellas no cumpliera con el plazo, se procederá con la ejecución total de la garantía o sólo la de la carta fianza incumplida.

V.14. Respecto al Régimen de Seguros

216. Respecto a la póliza sobre bienes en construcción, se debe precisar cuál es la definición del valor de reposición, ya que de ello depende el valor declarado en la póliza conforme lo indica el literal b) la cláusula 12.7. Asimismo, se recomienda especificar cuáles son los criterios para definir cuál que una empresa pueda considerarse especializada y de reconocido prestigio.

“12.7

(...)

b) Seguro sobre bienes en construcción.

(...)

El valor declarado de la póliza de seguro será equivalente al valor de reposición del monto total de cada Intervención en ejecución y deberá adecuarse a la naturaleza de cada bien. En ningún caso se tomará en cuenta el valor contable de cada uno de ellos.

Se recomienda especificar cuáles son los criterios para definir cuál que una empresa pueda considerarse especializada y de reconocido prestigio.

El CONCESIONARIO contratará los servicios de una empresa especializada de reconocido prestigio internacional, distinto del broker, corredor o asesor de seguros del CONCESIONARIO, para la realización del estudio de riesgo, con la finalidad de determinar la máxima pérdida probable de todos los bienes por asegurar, que pueda ser causada producto de los siniestros o eventos que ocurran y que estarán cubiertos por las pólizas mencionadas en la cláusula 12.7, salvo por la póliza prevista en el inciso d) de dicha cláusula. La máxima pérdida probable será el monto mínimo de suma asegurada para cada póliza requerida”.

(Subrayado agregado.)

217. Por otro lado, con relación a lo establecido en la cláusula 12.19 de la VFC con relación a las pérdidas, daños y responsabilidades no cubiertas por las pólizas de seguros, se establece una excepción referida a eventos no asegurables, la cual debería ser comunicada por el Concesionario al momento de contratación de la póliza, con el debido sustento.

12.19. El CONCESIONARIO será responsable frente al CONCEDENTE o a los terceros que correspondan por las pérdidas, daños y responsabilidades no cubiertas por las pólizas de seguros mencionadas en el presente Capítulo, excepto únicamente en los casos de eventos no asegurables en el mercado nacional o internacional y/o aquellos eventos que tengan una parte no asegurable en el mercado nacional e internacional (y únicamente en aquella parte que no son asegurables).

(Subrayado agregado.)

218. La póliza sobre bienes en operación, referida en literal c) de la cláusula 12.7, indica que será aplicable siempre y cuando el siniestro no presente una emergencia vial:

“c) Seguros sobre bienes en Operación.

Desde la Toma de Posesión, el CONCESIONARIO está obligado a contratar por su cuenta, costo y riesgo un Seguro sobre Bienes de la Concesión que esté operando, que cubra el cien por ciento (100%) del valor de reposición de dichos bienes, que resulten afectados, incluyendo huelgas, motines o conmoción social, siempre y cuando no represente una emergencia vial.

(Subrayado agregado)

219. Sin embargo, tal como se mencionó previamente en el análisis sobre la conservación de la Concesión, la definición de emergencia vial engloba varios riesgos cubiertos por la póliza, bajo la cobertura de riesgos de la naturaleza, como son los derrumbes, erosión de plataforma, hundimiento de la plataforma, daños de estructura de puentes, huaico y nevada; en ese sentido, los referidos riesgos cubiertos por la póliza no se activarían en ninguna situación, toda vez que serían atendidos bajo el concepto de emergencia vial.
220. Por tanto, se debe especificar a detalle cuáles son los eventos que atenderá cada mecanismo de asignación de riesgo, de forma que no existan coberturas en común, a fin de que no se contrate la póliza sobre bienes en operación por coberturas que no serán utilizadas a pesar de que se produzca el siniestro. En la siguiente tabla se muestran ejemplos de cómo las coberturas de las pólizas que podrían alcanzar los eventos contemplados en la definición de emergencia vial.

Definición Emergencia Vial	Cobertura de póliza sobre bienes en operación
Derrumbes	En función de la causa del derrumbe, este evento podría ampararse bajo la cobertura de riesgos de la naturaleza, la cobertura de todo riesgo u otra cobertura según aplique.
Erosión de plataforma	En función de la causa de la erosión de plataforma, este evento podría ampararse bajo la cobertura de riesgos de la naturaleza, la cobertura de todo riesgo u otra cobertura según aplique. Se debe notar que, si la erosión de la plataforma se diera a consecuencia de algún desgaste continuo o paulatino, o su uso normal en operación, esto dejaría de ser un evento cubierto por esta póliza.
Hundimiento de plataforma	En función de la causa del hundimiento de plataforma, este evento podría ampararse bajo la cobertura de riesgos de la naturaleza, la cobertura de todo riesgo u otra cobertura según aplique. Se debe notar que, si el hundimiento de la plataforma se diera a consecuencia de algún desgaste continuo o paulatino, o su uso normal en operación, esto dejaría de ser un evento cubierto por esta póliza.
Daños de estructura de puentes	En función de la causa de los daños de estructura de puentes, este evento podría ampararse bajo la cobertura de riesgos de la naturaleza, la cobertura de todo riesgo u otra cobertura según aplique. Se debe notar que, si el daño se diera a consecuencia de algún desgaste continuo o paulatino, o su uso normal en operación, esto dejaría de ser un evento cubierto por esta póliza.
Huaico	Esta causa se ampararía bajo la cobertura de riesgos de la naturaleza.
Nevada	Esta causa se ampararía bajo la cobertura de riesgos de la naturaleza.

221. Asimismo, se recomienda precisar que en los sub tramos en los que se realizan las Intervenciones, se utilizará en primer lugar la cobertura de las pólizas de seguro y, en caso no se cuente con cobertura, se aplique la regulación de Emergencia Vial.
222. Sobre el literal b) de la cláusula 12.7 de la VFC, referido a las Pólizas de Seguro de los bienes en construcción, es importante para la Supervisión mantener el control de los bienes ejecutados y repuestos mediante la póliza CAR, por lo que se recomienda la siguiente redacción:

VFC	Texto propuesto
<p>b) Seguro sobre bienes en construcción.</p> <p><i>“(…) Las pólizas contratadas tendrán como único beneficiario al CONCESIONARIO, el cual estará obligado a destinar de inmediato los fondos obtenidos en la reconstrucción de la infraestructura vial en el menor plazo posible.</i></p> <p>(…)</p>	<p>b) Seguro sobre bienes en construcción.</p> <p><i>“(…) Las pólizas contratadas tendrán como único beneficiario al CONCESIONARIO, el cual estará obligado a destinar de inmediato los fondos obtenidos en la reconstrucción de la infraestructura vial en el menor plazo posible.</i></p> <p><u>Cuando se produzca un evento que requiera la activación de las Pólizas CAR, el Concesionario debe comunicar a OSITRAN, las condiciones iniciales del bien y las condiciones finales del bien recuperado.</u></p> <p>(…)”.</p>

V.15. Respecto a las Penalidades contractuales

a) Con relación a los plazos establecidos

223. La cláusula 15.8 de la VFC especifica que ante el incumplimiento de obligaciones contractuales, el Organismo Regulador aplicará al Concesionario las penalidades establecidas en el Anexo IX del Contrato; asimismo, la cláusula 15.9 de la VFC habilita al Concesionario la posibilidad de impugnar las referidas penalidades:

“PENALIDADES CONTRACTUALES

15.8. El REGULADOR es competente para aplicar al CONCESIONARIO las penalidades establecidas en el Anexo IX del presente Contrato, ante el incumplimiento de las obligaciones pactadas a cargo del CONCESIONARIO. El CONCESIONARIO no estará exento de responsabilidad aún en los casos en que los incumplimientos sean consecuencia de contratos que celebre con terceros a nombre suyo. La aplicación de penalidades no exime al CONCESIONARIO del cumplimiento efectivo de sus obligaciones. El monto de las penalidades será abonado por el CONCESIONARIO al Fideicomiso de Administración en el plazo de diez (10) Días contados a partir del día siguiente de la notificación que reciba por parte del REGULADOR.

El plazo para el abono de las penalidades a que se refiere la presente cláusula será suspendido ante la impugnación de la penalidad por el CONCESIONARIO, reiniciándose el cómputo de dicho plazo en caso se confirme su imposición por el REGULADOR.

15.9. El CONCESIONARIO podrá impugnar la penalidad para lo cual deberá presentar, en un plazo máximo de diez (10) Días, contado a partir del día siguiente de la fecha de notificación de esta, la impugnación por escrito dirigida al REGULADOR con el respectivo sustento. El REGULADOR contará con un plazo máximo de quince (15) Días para emitir su pronunciamiento debidamente fundamentado. En caso que vencido el plazo antes indicado, el REGULADOR no emita pronunciamiento alguno, se entenderá por denegada la impugnación presentada. La decisión del REGULADOR tendrá el carácter de definitivo y no estará sujeta a reclamación alguna por parte del CONCESIONARIO.”

(Subrayado agregado.)

224. Sobre el particular, con la finalidad de otorgar certeza en los plazos contractuales, corresponde establecer de forma clara el inicio del cómputo del plazo de 15 días hábiles con el que cuenta el Regulador para emitir su pronunciamiento sobre la impugnación presentada por el Concesionario. Por ello, se propone la siguiente redacción del segundo párrafo de la cláusula 15.9 de la VFC:

VFC	Texto propuesto
<p>15.9. El CONCESIONARIO podrá impugnar la penalidad para lo cual deberá presentar, en un plazo máximo de diez (10) Días, contado a partir del día siguiente de la fecha de notificación de esta, la impugnación por escrito dirigida al REGULADOR con el respectivo sustento.</p> <p>El REGULADOR contará con un plazo máximo de quince (15) Días para emitir su pronunciamiento debidamente fundamentado. En caso que vencido el plazo antes indicado, el REGULADOR no emita pronunciamiento alguno, se entenderá por denegada la impugnación presentada. La decisión del REGULADOR tendrá el carácter de definitivo y no estará sujeta a reclamación alguna por parte del CONCESIONARIO.”</p>	<p>15.9. El CONCESIONARIO podrá impugnar la penalidad para lo cual deberá presentar, en un plazo máximo de diez (10) Días, contado a partir del día siguiente de la fecha de notificación de esta, la impugnación por escrito dirigida al REGULADOR con el respectivo sustento.</p> <p>El REGULADOR contará con un plazo máximo de quince (15) Días, contados a partir del día siguiente de la fecha de presentada la impugnación, para emitir su pronunciamiento debidamente fundamentado. En caso que vencido el plazo antes indicado, el REGULADOR no emita pronunciamiento alguno, se entenderá por denegada la impugnación presentada. La decisión del REGULADOR tendrá el carácter de definitivo y no estará sujeta a reclamación alguna por parte del CONCESIONARIO.”</p>

225. Por otra parte, a fin de evitar contingencias en su aplicación y eventuales cuestionamientos por parte del Concesionario, se recomienda tener especial cuidado con la correcta remisión²⁰ que se efectúe entre la ‘descripción de penalidad’ y la respectiva ‘cláusula del contrato’ del Anexo IX de la VFC, en la medida que se ha venido modificando la enumeración de las cláusulas contractuales.

226. A modo ilustrativo, en la Tabla 3 contenida en el Anexo IX de la VFC, se establece la penalidad descrita como “Atraso en el inicio y/o en el término de ejecución de la Construcción del Evitamiento San Clemente” relacionándola con la cláusula 6.20 de la VFC; sin embargo, la referida cláusula versa sobre un aspecto distinto (interrupción del tránsito en el Programa de Ejecución), debiendo ser la remisión correcta a la cláusula 6.19 de la VFC.

b) Con relación a las Penalidades por incumplimientos relacionados con la recaudación de peajes

227. La cláusula 9.1 de la VFC establece que el Concesionario cobrará el monto de la tarifa previsto en la cláusula 9.4. y que en caso realice cobros por montos superiores a los autorizados será penalizado de acuerdo con la Tabla N° 5 del Anexo IX. Asimismo, el literal b) de la misma cláusula establece la aplicación de una penalidad al Concesionario en el caso de que el Concesionario no cumpla con tener construida e implementada la Unidad de Peaje nueva correspondiente a la puesta en servicio de cualquier subtramo. De manera textual, la VFC señala:

“9.1. El cobro de la Tarifa se efectuará a través de las unidades de peaje las cuales serán explotadas por el CONCESIONARIO, quien cobrará el monto de la Tarifa de acuerdo con lo indicado en la cláusula 9.4. El cobro de las tarifas por montos superiores a los autorizados será penalizado de acuerdo con la Tabla N° 5 del Anexo IX.”

²⁰ Nótese que los “Lineamientos para el diseño de contratos de asociación público privada” (Resolución Directoral N° 001-2019-EF/68.01) recomiendan que las penalidades establecidas en los contratos deben ser detalladas tomando en cuenta las siguientes características: descripción de la penalidad; montos de la penalidad; criterio de aplicación y forma de verificación; plazo de subsanación, al resultar consistente con la naturaleza de la obligación; etapa o fase en la que se aplican las penalidades (diseño, construcción, operación y mantenimiento); no habiéndose previsto indicar la ‘cláusula del contrato’ al que se hace remisión.

b) A la Fecha de Inicio de la Explotación le serán entregadas al CONCESIONARIO las siguientes unidades de peaje (Cuadro N° 9-1), para que este las explote en los términos indicados en las cláusulas siguientes.

(...)

c) En los casos indicados en el Literal c) de la cláusula 9.4, el CONCESIONARIO se obliga a construir las unidades de peaje nuevas (Cuadro N° 9-2), y serán explotadas en los términos indicados en las cláusulas siguientes.

(...)

El CONCESIONARIO deberá tomar las previsiones del caso para la construcción de las nuevas unidades de peaje, de manera que a la puesta en servicio de cualquier Sub Tramo esté construida y equipada la unidad de peaje asociada a los sub tramos correspondientes. A la finalización del Mantenimiento Periódico Inicial todas las Unidades de Peaje deberán estar implementadas, con excepción de la asociada al Sub tramo donde se ejecutará la Rehabilitación y Mejoramiento. El incumplimiento de esta obligación por causas imputables al CONCESIONARIO implicará la aplicación de la penalidad indicada en el Anexo IX.

(Subrayado agregado.)

228. Por su parte, la Tabla N° 5 del Anexo IX fija las penalidades por los incumplimientos antes indicados en montos de 5, 10 y 1 UIT según el siguiente detalle:

Anexo IX

Penalidades APLICABLES AL CONTRATO

(...)

Tabla N° 5

Penalidades referidas al CAPÍTULO VIII del Contrato: Explotación de la Concesión

Cláusula Contrato	UIT	Descripción de penalidad	Criterio de Aplicación
(...)			
17.4 xv., 9.1	5.0	Cobranza de Tarifa por montos superiores a los autorizados.	Primera verificación durante el plazo de la Concesión.
17.4 xv., 9.1	10.0	Cobranza de Tarifa por montos superiores a los autorizados.	Segunda verificación durante el plazo de la Concesión. A partir de la tercera verificación en adelante, la penalidad tendrá un incremento de 3% sobre la última penalidad aplicada.
9.1 b)	1.0	Atraso en la puesta en servicio de las unidades de peaje nuevas	Cada Día de atraso (por cada unidad de peaje nueva)

229. Conforme se aprecia, la VFC ha previsto la aplicación de penalidades frente a una situación en la que el Concesionario realice el cobro de las tarifas por montos superiores a los autorizados, afectando así a los usuarios del tramo vial concesionado en tanto les estaría cobrando por un monto superior al que estaría facultado a cobrar en virtud del Contrato de Concesión.

230. Sin embargo, considerando la naturaleza cofinanciada del proyecto, es importante tener en cuenta que el Concesionario no tiene incentivos económicos para realizar los cobros previstos en las Unidades de Peaje, menos aún tiene incentivos para el cobro de montos superiores a los autorizados, toda vez que este tiene garantizados sus ingresos vía el cofinanciamiento que le otorga el Concedente.

231. Por el contrario, en este proyecto cofinanciado la recaudación de peajes es una obligación del Concesionario a favor del Concedente, puesto que el aporte del Concedente para cumplir con el monto del Cofinanciamiento depende inversamente de la recaudación de peajes. En efecto, cuando mayor sea la recaudación, menor será el aporte que le toque realizar al Concedente para completar el cofinanciamiento.
232. En ese sentido, las penalidades que se apliquen por incumplimientos a la obligación de recaudación del Concesionario a favor del Concedente deben estar orientadas a garantizar que el Concesionario realice el cobro de los peajes conforme se encuentra previsto en el Contrato de Concesión, tanto en lo referido a la oportunidad como al monto correcto.
233. Así pues, si bien se considera apropiado establecer una penalidad por el perjuicio que el Concesionario ocasionaría a los usuarios al realizar un cobro por un monto superior a lo previsto en el Contrato de Concesión, también se considera importante que se establezca una penalidad por el cobro de montos inferiores a los previstos en el Contrato, en la medida que ello tendría un efecto directo sobre los recursos del Concedente.
234. Por lo expuesto, se recomienda incluir en la Tabla N° 5 del Anexo IX una penalidad para los casos de “*Cobranza de Tarifa por montos inferiores a los autorizados, o en su defecto modificar el alcance de la penalidad de manera que cubra ambos escenarios.*”.
235. Por otro lado, la VFC también ha previsto la aplicación de una penalidad para aquellos casos en los que el Concesionario no cumpla con construir y tener equipada la Unidad de Peaje nueva en la fecha en la que se inicia la puesta en servicio de los subtramos previstos en el Contrato de Concesión.
236. Al respecto, en línea con lo mencionado anteriormente, se considera apropiado que se establezca una penalidad para garantizar que la recaudación la realice el Concesionario en la oportunidad prevista en el Contrato. Aunque se puede entender que la intención de penalizar al Concesionario por el incumplimiento en la construcción y equipamiento de la nueva Unidad de Peaje al momento en que entre en servicio un subtramo estaría relacionada con las limitaciones que dicho incumplimiento generaría para el inicio de las labores de recaudación. Se sugiere que la penalidad esté más bien asociada a un incumplimiento en el inicio de la recaudación (que requiere contar para tal fecha con la Unidad de Peaje nueva construida y equipada). En ese sentido, se sugiere utilizar la siguiente redacción en la cláusula 9.1 b) y en la Tabla N° 5 del Anexo IX.

VFC	Texto propuesto
<p>9.1 b) (...) El CONCESIONARIO deberá tomar las previsiones del caso para la construcción de las nuevas unidades de peaje, de manera que a la puesta en servicio de cualquier Sub Tramo esté construida y equipada la unidad de peaje asociada a los sub tramos correspondientes. A la finalización del Mantenimiento Periódico Inicial todas las Unidades de Peaje deberán estar implementadas, con excepción de la asociada al Sub tramo donde se ejecutará la Rehabilitación y Mejoramiento. El incumplimiento de esta obligación por causas imputables al CONCESIONARIO implicará la aplicación de la penalidad indicada en el Anexo IX”</p>	<p>9.1 b) (...) El CONCESIONARIO deberá tomar las previsiones del caso para la construcción de las nuevas unidades de peaje, de manera que a la puesta en servicio de cualquier Sub Tramo <u>dichas unidades de peajes permitan que el Concesionario inicie la recaudación en la oportunidad prevista en el Contrato de Concesión.</u> A la finalización del Mantenimiento Periódico Inicial todas las Unidades de Peaje deberán estar implementadas, con excepción de la asociada al Sub tramo donde se ejecutará la Rehabilitación y Mejoramiento. <u>El incumplimiento en el inicio de la recaudación de peajes</u> por causas imputables al CONCESIONARIO implicará la aplicación de la penalidad indicada en el Anexo IX”.</p>

Anexo IX	Anexo IX
Tabla N° 5 <i>Penalidades referidas al CAPÍTULO VIII del Contrato: Explotación de la Concesión</i>	Tabla N° 5 <i>Penalidades referidas al CAPÍTULO VIII del Contrato: Explotación de la Concesión</i>
<i>Atraso en la puesta en servicio de las unidades de peaje nuevas</i>	<i>Atraso en el inicio del cobro en las unidades de peaje nuevas</i>

237. Adicionalmente, de acuerdo con la Tabla N° 5 del Anexo IX de la VFC antes citada, la penalidad que se aplicaría ante el incumplimiento que tenga por efecto limitar el inicio del cobro del peaje se ha fijado en 1 UIT por cada día de retraso; sin embargo, no debe perderse de vista que el no inicio del cobro en la fecha apropiada afecta al Concedente debido a que no recibe los ingresos que le corresponden por cada día que no se inicia el cobro.
238. En ese sentido, se sugiere que el monto de la penalidad que se aplique en los casos de no iniciar la recaudación en la fecha prevista debe estar fijada en función del ingreso diario estimado que se dejaría de recaudar en la Concesión, a efectos de garantizar que la penalidad cumpla con resarcir del daño ocasionado al Concedente, frente a un retraso en el inicio de la recaudación.

c) Con relación a las Penalidades relacionadas a la Gestión Ambiental

239. En cuanto a la gestión ambiental, en las cláusulas 13.10 a 13.12 de la VFC se establece una serie de obligaciones del Concesionario con la Autoridad Ambiental en referencia a la comunicación del inicio de las Intervenciones, entregar los informes de monitoreo ambiental y de presentar la propuesta de modificación del Instrumento del IGA, como se aprecia a continuación:

“13.10. Dentro de los treinta (30) días hábiles posteriores al inicio de la ejecución de cada Intervención, el CONCESIONARIO deberá comunicar el hecho a la Autoridad Ambiental Competente.

13.11. Los informes de monitoreo ambiental y del cumplimiento de las obligaciones derivadas del Instrumento de Gestión Ambiental deberán ser presentados por el CONCESIONARIO a la Autoridad Ambiental Competente, en los plazos indicados en las cláusulas 13.22 a 13.25, de acuerdo al contenido, y condiciones establecidas en los Instrumentos de Gestión Ambiental aprobados por esta, o cuando esta lo estime conveniente.

13.12. En la eventualidad de requerir la modificación del IGA respectivo, el CONCESIONARIO deberá presentarla como propuesta a la Autoridad Ambiental Competente y al CONCEDENTE, para su aprobación, antes del inicio de la actividad correspondiente

13.13 A partir de cada Toma de Posesión, el CONCESIONARIO será responsable de la mitigación de los impactos socio ambientales que se generen en el área de influencia directa e indirecta definidos en el IGA aprobado, y/o en las zonas en las cuales requieran realizar sus actividades en la medida que se demuestre que la causa del daño se hubiere originado como consecuencia de las actividades realizadas por el CONCESIONARIO. Dicha responsabilidad será determinada por la Autoridad Ambiental Competente, en el marco de la normatividad ambiental vigente.

13.14. En aplicación del Decreto Supremo No. 003 - 2011 - MINAM, si el área del proyecto de concesión estuviera afectando un Área Natural Protegida o su Zona de Amortiguamiento, el CONCEDENTE solicitará al SERNANP la emisión de Compatibilidad previamente al otorgamiento de derechos orientados a la habilitación de infraestructura en las Áreas Naturales Protegidas y/o sus Zonas

de Amortiguamiento y previamente a la formulación del instrumento de gestión ambiental correspondiente.

El incumplimiento de las obligaciones de carácter ambiental previstas en las cláusulas 13.8 a 13.14 de este Contrato, distintas de aquellas que emanan de la legislación ambiental dará lugar a la imposición de penalidades, de acuerdo con lo establecido en la Tabla N° 7 del Anexo IX”.

240. Como se aprecia, en el último párrafo de la cláusula 13.14 se señala que el incumplimiento de las obligaciones previstas en las cláusulas 13.8 a 13.14 dará lugar a la imposición de penalidades previstas en la Tabla N° 7 del Anexo IX.
241. Sin embargo, de la revisión de la Tabla N° 7 del Anexo IX de la VFC se ha identificado que en dicha tabla no se han previsto, ni tipificado penalidades para los incumplimientos indicados. En ese sentido, se solicita precisiones respecto de la redacción del último párrafo de la cláusula 13.14.
242. Asimismo, la Tabla N° 7 del Anexo IX ha considerado una penalidad al Concesionario que corresponde a un incumplimiento de la cláusula 13.14; sin embargo, dicha cláusula establece textualmente que la responsabilidad de solicitar ante el SERNANP la emisión de compatibilidad previo a la formulación del IGA está asignada al Concedente, por lo que la tipificación de la penalidad descrita en la Tabla N° 7 no podría ser aplicable una penalidad al Concesionario pues dicha acción no está dentro de sus obligaciones.

Cláusula Contrato	UIT	Descripción de Penalidad	Criterio de Aplicación
(...)			
13.14	0.80	Atraso por incumplimiento de los procedimientos y acciones vinculados con la oportuna emisión de compatibilidad, previo a la formulación del Instrumento de Gestión Ambiental	Cada Día

243. De otro lado, la penalidad indicada en la Tabla N°7, que refiere a la cláusula 13.17 “*Atraso en el cumplimiento de las instrucciones impartidas por el REGULADOR, según corresponda, sobre las Especificaciones Socio Ambientales asociadas a estas etapas*” debe abarcar además las cláusulas 13.15 y 13.16 a fin dar un mejor entendimiento de la relación del Sub Capitulo Especificaciones Socio Ambientales con la penalidad. En ese sentido, se propone la siguiente redacción.

Cláusula Contrato	UIT	Descripción de Penalidad	Criterio de Aplicación
(...)			
13.15 al 13.17	0.80	Atraso en el cumplimiento de las instrucciones impartidas por el REGULADOR, según corresponda, sobre las Especificaciones Socio Ambientales asociadas a estas etapas.	Cada Día

244. Adicionalmente, se ha identificado los siguientes errores materiales en el Anexo IX, que deben corregirse para su correcta aplicación en la fase de ejecución del proyecto LST4:

- En la Tabla N° 3 del Anexo IX, dice 6.20 debe decir 6.19 Atraso en el Inicio y/o Término de ejecución de la construcción del Evitamiento San Clemente.

- En la Tabla N° 3 del Anexo IX, dice cláusula 6.21 literal h) y 11.5; debe decir Clausula 6.22 literal h) y 12.8, Atraso en la presentación o renovación de garantía de Fiel Cumplimiento de ejecución de Rehabilitación y Mejoramiento.
- En la Tabla N° 3 del Anexo IX, dice cláusula 6.21 literal h) y 11.5; debe decir Cláusula 6.23 literal h) .y 12.8, Atraso en la presentación o renovación de Garantía de Fiel Cumplimiento de Ejecución del Evitamiento San Clemente.

245. De acuerdo con la Resolución Ministerial N° 785-2020-MTC/01, Reglamento de Organización y Funciones del MTC, la autoridad ambiental del Sector (DGAAM) tiene competencias para realizar las acciones de supervisión y fiscalización del cumplimiento de las normas e instrumentos de gestión ambiental, por lo que ello debe quedar expresamente indicado en la cláusula 13.5 de la VFC, para lo cual se propone la siguiente redacción:

VFC	Texto propuesto
13.5 El incumplimiento de las obligaciones, en materia ambiental no contempladas expresamente en el Contrato y que se deriven de las Leyes Aplicables que se encuentren vigentes, por parte del CONCESIONARIO, será sancionado por la Autoridad Ambiental Competente.	13.5 El incumplimiento de las obligaciones, en materia ambiental no contempladas expresamente en el Contrato y que se deriven de las Leyes Aplicables que se encuentren vigentes y de las medidas definidas en el Instrumento de Gestión Ambiental , por parte del CONCESIONARIO, será sancionado por la Autoridad Ambiental Competente.

V.16. Con relación al presupuesto de supervisión de las Inversiones Obligatorias.

246. En párrafos anteriores se recomendó incluir la definición de Presupuesto, con el propósito de estandarizar y uniformizar las condiciones, requisitos, parámetros y procedimientos de las actividades relativas a las obras de infraestructura vial que conduzcan a obtener los mejores índices de calidad de la obra y prevenir y/o evitar las probables controversias en la administración de los contratos concordantes con el Manual de **“Especificaciones Técnicas Generales para Construcción”**, precisando que las Partidas, Sub Partidas y Metrados del Presupuesto redondeadas aritméticamente se expresen hasta en dos (2) decimales en el Presupuesto.

247. Según señala la cláusula 6.43 de la VFC, corresponde al Concesionario realizar los pagos que demande la supervisión contratada por el Regulador, indicando que tales montos deberán ser puestos a disposición del Regulador, vía pagos de cheques de gerencia, estableciendo un cronograma de pagos en función de la firma del Contrato de Concesión, la etapa de inicio de contratación del supervisor, la presentación del EDI de RyM, del EDI de construcción de la vía evitamiento San Clemente, entre otros hitos detallas en la cláusula 6.43 de la VFC.

248. Al respecto, con el mismo objetivo de que el Regulador pueda disponer de los recursos en el plazo más breve posible para la contratación de los supervisores se sugiere evaluar la posibilidad de que tales fondos que el Concesionario debe pagar al Regulador sean incluidos en un Fideicmiso, para lo cual se propone el siguiente texto contractual.

VFC	Texto propuesto
<p>“6.43. El CONCESIONARIO deberá realizar los pagos que demande la supervisión contratada por el REGULADOR, (...).</p> <p>Los montos indicados representan el monto total por todo concepto relacionado a la supervisión de la Rehabilitación y Mejoramiento, incluyendo la Construcción del</p>	<p>6.43 El CONCESIONARIO deberá realizar los pagos que demande la supervisión contratada por el REGULADOR, (...).</p> <p>Los montos indicados representan el monto total por todo concepto relacionado a la supervisión de la Rehabilitación y Mejoramiento, incluyendo la Construcción del Evitamiento San Clemente, Mantenimiento</p>

<p>Evitamiento San Clemente, Mantenimiento Periódico Inicial y Conservación Previa.</p> <p>Con la finalidad de dotar al REGULADOR de fondos para el inicio del proceso de contratación del supervisor para la Rehabilitación y Mejoramiento, para el Mantenimiento Periódico Inicial y para la Construcción del Evitamiento San Clemente, el CONCESIONARIO deberá realizar pagos a cuenta por el concepto de las mencionadas supervisiones, de acuerdo a lo siguiente:</p> <p>a) El CONCESIONARIO deberá entregar cuatro (4) cheques de gerencia a favor del REGULADOR para el inicio del proceso de contratación de los supervisores: i) a la fecha de suscripción del Contrato de Concesión, (...) ii) 90 Días Calendario previos a la presentación del EDI de Rehabilitación y Mejoramiento (...) iii) 90 Días Calendario previos a la presentación del EDI para la Construcción de Evitamiento San Clemente (...)</p>	<p>Periódico Inicial y Conservación Previa, <u>los mismos que serán incluidos en un Fideicomiso conformado por:</u></p> <ol style="list-style-type: none">1) Fideicomitente: Será fideicomitente el REGULADOR.2) Fiduciario: Entidad designada por el REGULADOR.3) Patrimonio Fideicometido: Estará constituido por el monto total detallado en párrafo anterior.4) Fideicomisario: Serán las personas naturales y jurídicas que se contraten (bienes y servicios) para el inicio de las actividades de supervisión, así como el propio Fideicomitente.
---	---

249. Alternativamente, se recomienda a Proinversión evaluar la opción de que el monto que corresponde a los gastos de supervisión sea depositado en una cuenta bancaria a nombre del Concesionario, pero a disposición del Regulador, de tal manera que tales fondos puedan ser empleados por orden expresa del Regulador para fines exclusivos de atender de manera oportuna los pagos por concepto de supervisión. Esta última alternativa presenta la ventaja de que durante el tiempo que estos recursos no sean utilizados para el objetivo de la supervisión que debe realizar el Regulador puede ir generando intereses y beneficios.

V.17. Otros temas de competencia del Ositrán

a) Con relación a las consideraciones ambientales

250. En relación con la Gestión Ambiental, la cláusula 13.8 de la VFC señala que el Concesionario deberá elaborar el capítulo de afectaciones prediales como parte del instrumento de gestión ambiental, debiendo identificar a los afectados por las Intervenciones, tomando en cuenta para ellos el PACRI, conforme se observa a continuación:

“13.8. El CONCESIONARIO está obligado a formular el Instrumento de Gestión Ambiental, en base a los términos de referencia aprobados por el Memorandum N° 705-2019-MTC/16 y las Resoluciones Directorales N° 128-2019-SENACE-PE/DEIN y N° 001-2020-SENACE-PE/DEIN, o acto administrativo que los modifique o sustituya, teniendo en cuenta el marco institucional y legal vigentes en la fecha de elaboración del IGA, así como la información y las obligaciones establecidas en los IGA aprobados para los subtramos existentes Mayocc-Ayacucho-Andahuaylas-Puente Sahuinto y Ayacucho-Huaytará-Div.Pisco, y sus respectivas modificaciones; de manera integrada. Para la certificación ambiental, el CONCESIONARIO deberá cumplir con el artículo 21 del Reglamento de Protección Ambiental para el Sector Transporte, aprobado mediante Decreto Supremo N° 004-2017-MTC o norma que lo modifique o sustituya.

El CONCESIONARIO deberá considerar que la empresa consultora con la cual celebre el correspondiente Contrato de Prestación de Servicios para la formulación de los Instrumentos de Gestión Ambiental deberá cumplir con los requerimientos descritos en los términos de referencia aprobados. Asimismo, deberá cumplir las normas ambientales vigentes y el Reglamento de Protección Ambiental para el Sector Transportes, aprobado mediante Decreto Supremo 004-2017-MTC, o norma que lo modifique o sustituya.

El CONCESIONARIO, deberá elaborar el capítulo de afectaciones prediales como parte del instrumento de gestión ambiental, debiendo identificar a los afectados por las Intervenciones, considerando para tal fin el Plan de Afectaciones y Compensaciones y Reasentamientos Involuntarios (PACRI) conforme el Reglamento de Protección Ambiental para el Sector Transportes, aprobado mediante Decreto Supremo N° 004-2017-MTC, estableciendo planes, programas, medidas, acciones, costos y cronograma de implementación.

El CONCESIONARIO asumirá la responsabilidad exclusiva frente a terceros por los impactos ambientales negativos no identificados debidamente en los Instrumentos de Gestión Ambiental.”

(Subrayado agregado.)

251. Al respecto, se advierte que el texto contractual no precisa si la oportunidad de la realización de este trabajo de afectaciones prediales constituiría un requisito para que el Concedente cumpla con la obligación de liberación de predios. Cabe mencionar que en caso este párrafo tenga el objetivo de incluir este requisito, se debe analizar el impacto sobre los procesos de liberación de predios, en particular, si ello generaría mayores retrasos en dichos procesos.

252. De otro lado, la cláusula 13.20 señala que en caso la Autoridad Ambiental determine la necesidad de realizar medidas de remediación y/o compensación ambiental adicionales a las contempladas en el Contrato, tales sobrecostos serán tratados como inversiones adicionales.

“13.20. Si durante la vigencia de la Concesión, la Autoridad Ambiental Competente en supervisión y fiscalización ambiental determinara la necesidad de implementar medidas correctivas de adecuación, remediación y/o compensación ambiental adicionales a las contempladas en el presente Contrato, estas serán consideradas como inversiones adicionales y, por lo tanto, se regirán por los procedimientos establecidos en el Contrato.

El incumplimiento de las obligaciones de carácter ambiental previstas en el Capítulo XIII de este Contrato, distintas de aquellas que emanan de la legislación ambiental dará lugar a la imposición de penalidades, de acuerdo con lo establecido en la Tabla N° 7 del Anexo IX del presente Contrato.”

253. Al respecto, se sugiere a Proinversión precisar en el texto de la VFC que las medidas de remediación y/o compensación ambiental que determine la Autoridad Ambiental Competente serán consideradas inversiones adicionales en caso estas sean adicionales no solo a lo contemplado en el Contrato de Concesión, sino también adicionales a lo contemplado en el IGA o documentos ambientales. Ello, considerando que lo que está detallado en el contrato es limitado en comparación con el detalle y desarrollo de las intervenciones que están contenidas en el IGA u otros documentos ambientales.

254. La cláusula 13.21 señala que corresponde al Concesionario realizar la actualización del Instrumento de Gestión Ambiental:

“13.21. El CONCESIONARIO deberá actualizar el Instrumento de Gestión Ambiental aprobado, conforme al artículo 19 del Reglamento de Protección Ambiental para el Sector Transportes, aprobado mediante Decreto Supremo N° 004-2017-MTC.”

255. Sobre el particular, se sugiere que el texto contractual señale de manera expresa que dicha actualización no generará costos adicionales para el Estado.

b) Con relación a la prórroga del plazo de la concesión

256. La cláusula 4.3 de la VFC establece la posibilidad de que las Partes acuerden la prórroga del plazo de la concesión, debiendo tramitarlo conforme al procedimiento de modificación al contrato:

“PRÓRROGA DEL PLAZO DE LA CONCESIÓN

- 4.3. *El plazo de la Concesión podrá ser prorrogado previo a su vencimiento, por requerimiento del CONCEDENTE o a solicitud del CONCESIONARIO, mediante comunicación escrita debidamente fundamentada, con una anticipación no menor de dos (02) años anteriores al vencimiento del plazo de la Concesión, siempre que el CONCESIONARIO no haya incurrido en un incumplimiento no subsanable de sus obligaciones contractuales señaladas en el Contrato de Concesión, durante toda la vigencia de este.*
- 4.4. *El CONCEDENTE, previa opinión del Regulador, se reserva el derecho de revisar las condiciones bajo las cuales podrá aceptar la prórroga de la Concesión. La decisión del CONCEDENTE constituye una decisión discrecional, por lo que no podrá ser materia de impugnación ni susceptible de ser cuestionada por el CONCESIONARIO mediante el mecanismo de solución de controversias.*
- 4.5. *Antes de prorrogar el plazo de la Concesión por vencimiento, el CONCEDENTE debe evaluar si durante el tiempo transcurrido de la Concesión, se han producido cambios en las condiciones materiales, tecnológicas y económicas, bajo las cuales se presta el Servicio, a fin de determinar si es pertinente el otorgamiento del plazo adicional o, en su caso, la convocatoria a un nuevo proceso de selección, considerando los principios de valor por dinero y competencia, así como otras condiciones o normas sectoriales que resulten aplicables. La prórroga del plazo deberá tramitarse conforme al procedimiento establecido en el Capítulo XX del presente Contrato y en los artículos 134 al 138 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1362."*

(Subrayado agregado)

257. Sobre la cláusula 4.3 de la VFC, se propone la siguiente redacción:

VFC	Texto propuesto
<p>4.3. <i>El plazo de la Concesión podrá ser prorrogado previo a su vencimiento, por requerimiento del CONCEDENTE o a solicitud del CONCESIONARIO, mediante comunicación escrita debidamente fundamentada, con una anticipación no menor de dos (02) años anteriores al vencimiento del plazo de la Concesión, siempre que el CONCESIONARIO no haya incurrido en un incumplimiento no subsanable de sus obligaciones contractuales señaladas en el Contrato de Concesión, durante toda la vigencia de este.</i></p> <p style="text-align: center;">(...)"</p>	<p>4.3. <i>El plazo de la Concesión podrá ser prorrogado previo a su vencimiento, por requerimiento del CONCEDENTE o a solicitud del CONCESIONARIO, mediante comunicación escrita debidamente fundamentada con una anticipación no menor de dos (02) años anteriores al vencimiento del plazo de la Concesión, <u>siguiendo el procedimiento de modificación contractual establecido en la normativa aplicable a los Contratos de Asociaciones Público Privadas</u>, siempre que el CONCESIONARIO no haya incurrido en un incumplimiento no subsanable de sus obligaciones contractuales señaladas en el Contrato de Concesión, durante toda la vigencia de este.</i></p> <p style="text-align: center;">(...)"</p>

258. Al respecto, nótese que, de la redacción de la cláusula, el Concesionario no tiene un derecho preexistente a la ampliación del plazo, sino que estamos frente a una petición de gracia. En ese sentido, aun cuando el Concesionario cumpla con presentar la comunicación fundamentada correspondiente y con no haber incurrido en incumplimiento no subsanable de sus obligaciones contractuales, será potestad discrecional del Concedente acceder o no a la ampliación de plazo solicitada, aspecto que se sugiere sea precisado en la cláusula 4.4, siguiendo el procedimiento de modificación contractual establecido en la normativa aplicable a los Contratos de Asociaciones Público Privadas.

c) Con relación al procedimiento para el rescate de la Concesión

259. En la cláusula 17.23 de la VFC, se establecen las acciones a seguir por parte del Concedente y el Regulador a fin de garantizar la continuidad del servicio tras la resolución del contrato:

“PROCEDIMIENTO PARA EL RESCATE EN CASO DE RESOLUCIÓN DEL CONTRATO

17.23. En caso que cualquiera de las Partes invoque la resolución del Contrato de Concesión por cualquier motivo, o el CONCEDENTE decida unilateralmente la resolución del Contrato, corresponderá al CONCEDENTE adoptar las medidas necesarias, a fin de garantizar la continuidad del Servicio. En caso se presente una imposibilidad temporal para elegir un nuevo CONCESIONARIO, y con objeto de evitar la paralización del servicio, el REGULADOR elegirá a una empresa especializada, bajo las siguientes condiciones:

- i. El REGULADOR nombrará a un tercero especializado, que tendrá a su cargo la Explotación de la Concesión y cumplirá todas las obligaciones del Contrato, hasta que este sea sustituido por una nueva Administración.*
- ii. La explotación de la Concesión por la empresa especializada no podrá ser mayor a un (01) año calendario.*
- iii. El REGULADOR determinará el procedimiento para la elección y contratación del tercero especializado hasta la sustitución del CONCESIONARIO.*
- iv. Los costos y gastos en que incurra el REGULADOR para llevar a cabo el proceso de Selección y contratación de la empresa especializada serán asumidos por aquella Parte cuyo incumplimiento hubiere dado origen a la terminación del Contrato. En caso esto no se pueda determinar, los costos y gastos serán asumidos por el CONCEDENTE.*

17.24. El CONCEDENTE determinará el procedimiento para la sustitución del nuevo CONCESIONARIO.”

(Subrayado y resaltado agregados.)

260. Como se observa de la cláusula citada, la VFC establece que corresponderá al Concedente garantizar la continuidad del Servicio, y que en caso se presente la imposibilidad de elegir al nuevo Concesionario, será el Organismo Regulador quien nombre a una empresa especializada para la explotación de la Concesión por un plazo máximo de un año.

261. No obstante, de acuerdo con el artículo 61° del TUO del DL N° 1362, es la entidad pública titular del proyecto, esto es, el Concedente, la entidad facultada legalmente -mas no el Organismo Regulador- para asumir de manera provisional el proyecto, sea directamente o a través de terceros, a efectos de lo cual queda facultada para realizar las gestiones y contrataciones necesarias para garantizar la continuidad del proyecto como se aprecia a continuación:

“Artículo 61.- Caducidad y Liquidación

61.1. Cuando se produzca la caducidad de un contrato de Asociación Público Privada, la entidad pública titular del proyecto, directamente o a través de terceros, asume el proyecto de manera provisional. Para tal efecto, la entidad pública titular del proyecto queda facultada para realizar las gestiones y contrataciones necesarias para garantizar la continuidad del proyecto, por un periodo no mayor a los tres (03) años calendario.
(...)”

(Subrayado y resaltado agregados.)

262. En ese sentido, resulta necesario que se modifique la cláusula 17.23 de la VFC, a fin de que sea concordante con las competencias que han sido asignadas legalmente al Concedente, de acuerdo con el marco legal vigente.

d) Con relación a los contratos de ejecución de las intervenciones

263. Al respecto, la cláusula 14.9 señala lo siguiente:

“14.9. A la fecha de inicio de la ejecución de cada una de las Intervenciones, el CONCESIONARIO deberá haber cumplido con suscribir con una o varias empresas, de acuerdo con lo señalado en las Bases del Concurso, uno o más contratos con el(los) Constructor(es) en los términos y condiciones establecidos en las Bases.

El contrato con el o los Constructores no dará a estos ningún derecho invocable ni susceptible de hacer valer directamente frente al CONCEDENTE por ninguna causa o motivo y bajo ninguna circunstancia, toda vez que la relación contractual es entre el CONCESIONARIO y Constructor (es), no teniendo este último con el CONCEDENTE vínculo alguno.

(...)

264. Sobre el particular, en la referida cláusula debe precisarse que el Constructor no puede pedir compensaciones de manera directa hacia el Concedente.

e) Con relación a la función sancionadora y el escenario de fuerza mayor

265. Con relación a la función sancionadora (cláusula 15.7), se precisa que debería existir un párrafo similar al caso de penalidades, al respecto se sugiere incluir el siguiente texto:

“La imposición de sanciones y el pago de las sanciones no podrá ser considerada como una afectación al flujo financiero de la Concesión y tampoco se podrá invocar por ello la ruptura del equilibrio económico-financiero”.

266. Con respecto al Capítulo XVI: Fuerza Mayor o Caso Fortuito, la cláusula 16.2 señala las posibles causales de fuerza mayor o caso fortuito según su naturaleza y alcance.

“16.2. Para fines del Contrato, existirá una situación de caso fortuito o fuerza mayor siempre que:

(...)

La fuerza mayor o el caso fortuito, según su naturaleza y alcance respectivos, de acuerdo con las Leyes y Disposiciones Aplicables, incluyen, pero no se limitan a lo siguiente:

(...)

*v. La eventual confiscación, requisa, o destrucción total o parcial de la infraestructura de la Concesión y su imposibilidad de recuperación, ocasionados por orden de cualquier autoridad pública, **por causas no imputables** al CONCESIONARIO, que afecten gravemente la ejecución del Contrato impidiendo al CONCESIONARIO cumplir con cualquiera de las obligaciones a su cargo.*

(...)

(Subrayado y resaltado agregados.)

267. En el acápite descrito, se sugiere precisar que todos los casos deben ser por causas no imputables al Concesionario.

268. Por otro lado, la cláusula 16.3 establece que el Concesionario y/o Concedente harán los mejores esfuerzos para asegurar la reiniciación de la actividad o prestación correspondiente.

“16.3. En caso el CONCESIONARIO y/o el CONCEDENTE invoquen la fuerza mayor o caso fortuito deberá hacer los mejores esfuerzos propios de un agente diligente para asegurar la reiniciación de la actividad o prestación correspondiente en el menor tiempo posible después de la ocurrencia de dichos eventos.

La fuerza mayor o el caso fortuito no liberará al afectado con dicho evento del cumplimiento de obligaciones que no sean suspendidas como consecuencia del mismo.”

269. En ese sentido, se sugiere precisar el procedimiento de suspensión de obligaciones, o en su defecto si sólo con la comunicación se activaría ello. Asimismo, señalar los plazos

máximos de comunicación, evaluación y declaración de la suspensión. Finalmente, se sugiere precisar si existe un plazo máximo para suspender una obligación.

270. Con relación al término por incumplimiento del Concedente, el acápite i. de la cláusula 17.9 señala, entre otros, *“Incumplimiento del CONCEDENTE en la observancia del procedimiento previsto para el restablecimiento del equilibrio económico financiero establecido en las cláusulas 10.15 y siguientes”*. Al respecto, se sugiere acotar las cláusulas a las que se hace referencia para evitar posibles contingencias en su interpretación.

271. La cláusula 17.13 relacionada con la terminación por fuerza mayor o caso fortuito, se señala *“El CONCESIONARIO tendrá la opción de resolver el Contrato por eventos de fuerza mayor o caso fortuito, siempre y cuando se verifique que se trata de alguno(s) de los eventos mencionados en la cláusula 16.2, siempre que haya vencido el plazo máximo de suspensión (...)*”. Sobre el particular, se sugiere especificar el plazo máximo de suspensión.

f) Con relación a los procedimientos comunes

272. Respecto a las reglas procedimentales comunes, los literal a) y b) de la cláusula 19.13 señala lo siguiente:

“19.13. Tanto para el Arbitraje de Conciencia a que se refiere el Literal a) de la cláusula 19.12 como para el Arbitraje de Derecho a que se refiere el Literal b) de la cláusula 19.12, ya sea en su modalidad internacional o nacional, se aplicarán por igual las siguientes disposiciones generales:

- a) *El Tribunal Arbitral estará integrado por tres (3) miembros, elegirán preferentemente a un (01) profesional con una experiencia mínima de cinco (05) años en la materia controvertida o a un abogado con experiencia mínima de cinco (05) años en materia de regulación o concesiones, según la naturaleza de la controversia. El requisito señalado no es de aplicación cuando se trate de controversias a las que sean aplicables los mecanismos y procedimientos de solución de controversias a que se refieren la Ley N° 28933, Ley que establece el Sistema de Coordinación y Respuesta del Estado en Controversias Internacionales de Inversión, o aquellos previstos en los tratados internacionales que obligan al Estado Peruano.*
- b) *Cada Parte designará a un árbitro en un plazo no mayor a sesenta (60) Días de requerida y el tercero será designado por acuerdo de los dos árbitros designados por las Partes, quien a su vez se desempeñará como Presidente del Tribunal Arbitral. Si una de las Partes no cumpliera con designar a su Arbitro, o si los dos árbitros nombrados por las Partes no llegasen a un acuerdo sobre el nombramiento del tercer árbitro dentro de los diez (10) Días siguientes a la petición formal de arbitraje por una de las Partes o a la fecha del nombramiento del segundo árbitro, el segundo y/o el tercer árbitro será designado, a pedido de cualquiera de las Partes por la Cámara de Comercio de Lima, en el caso del Arbitraje de Conciencia, el Arbitraje de Derecho nacional, y de manera excepcional actuará como entidad nominadora, en el caso del Arbitraje promovido bajo las reglas UNCITRAL (CNUDMI); o por el CIADI en el caso del Arbitraje de Derecho internacional.*

(Subrayado y resaltado agregados.)

273. Sobre el particular, con objeto de no limitar a futuro las opciones de elección de un centro de Arbitraje, se recomienda incluir la posibilidad de elegir otros centros arbitrales, como el Centro de Análisis y Resolución de Conflictos de la Pontificia Universidad Católica del Perú o el Centro de Arbitraje del Colegio de Abogados de Lima.

274. La cláusula 19.14 se refiere a los gastos que ocasione la resolución de una controversia.

“19.14. Todos los gastos que irroque la resolución de una Controversia Técnica, o No-Técnica, incluyendo los honorarios de los árbitros que participen en la resolución de una controversia, serán cubiertos por la Parte vencida. Igual regla se aplica en caso la Parte demandada o reconvenida se allane o reconozca la pretensión del demandante o del

reconviniente. También asumirá los gastos el demandante o el reconviniente que desista de la pretensión. En caso el procedimiento finalice sin un pronunciamiento sobre el fondo de las pretensiones por causa de transacción o conciliación, los referidos gastos serán cubiertos en partes iguales por el demandante y el demandado. **Asimismo, en caso el laudo favoreciera parcialmente a las posiciones de las Partes, el Tribunal Arbitral decidirá la distribución de los referidos gastos.**

Se excluyen de lo dispuesto en esta cláusula los costos y gastos tales como honorarios de asesores, costos internos u otros que resulten imputables a una Parte de manera individual.”

(Subrayado y resaltado agregados.)

275. Al respecto, es preciso señalar que en caso el laudo favorezca parcialmente a las posiciones de las Partes, **la distribución de gastos** que reconozca la otra parte debe ser proporcional entre el monto favorecido por el laudo, y el monto controvertido solicitado.

276. Sobre el particular, existen lamentables antecedentes recientes, donde un Tribunal de la Cámara de Comercio de Lima, emitió un Laudo que favoreció parcialmente solo en un aproximado del 13% del monto solicitado por el Concesionario; sin embargo, le asignó que todos los gastos sean pagados por el Estado, aspecto que genera incentivos perversos para que se multipliquen las solicitudes de arbitraje contra el Estado²¹.

g) Con relación al Anexo I referido a las obligaciones contractuales complementarias para la ejecución de las tareas de Conservación y Niveles de Servicio

277. En el numeral 2.4 de la Sección 1 del Anexo I “De la conservación de la vía” de la VFC, se señala lo siguiente:

“2.4. Para el CONCESIONARIO esto significa detectar por sí mismo aquellos parámetros de condición cuya medida eventualmente se encuentre próxima de los límites admisibles establecidos por los correspondientes Niveles de Servicio y adoptar las medidas necesarias para su corrección oportuna, para estar siempre dentro de los Niveles de Servicio definidos en este Anexo I”.

278. Es preciso indicar que en una versión previa remitida a este Regulador se incluía un Sistema de gestión de Activos como una obligación del Concesionario, herramienta tecnológica que coadyuvaría al cumplimiento de los Niveles de Servicio por parte del Concesionario en favor de los Usuarios y facilitaría la supervisión.

279. Sin embargo, en esta versión se ha retirado dicha obligación, por lo que solicitamos incluir la obligación de implementación del Sistema de Gestión de Activos como una obligación expresa del Concesionario.

280. Por otro lado, el numeral 3.11 de la Sección 1 establece lo siguiente:

“3.11. Las “Notificaciones de detección de parámetro de condición insuficiente” así como las “Notificaciones de Incumplimiento” u otros comunicados que expedirá el REGULADOR, deberán ser presentadas al CONCESIONARIO por escrito y en su domicilio. Se tomará como recibida cualquier comunicación a partir de las 8 horas del primer Día siguiente a la emisión de la misma.”

281. Al respecto, se sugiere precisar que las notificaciones deben adecuarse a la tecnología disponible, por ejemplo, la Casilla Electrónica que se ubica a través del siguiente enlace:

²¹ Caso Arbitral N° 0356-2022-CCL, del 07 febrero de 2024: entre el Consorcio Chancay Acos y el MTC: <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/6220969/5329629-a-0000094-2022-mtc-laudo-consorcio-concesion-chancay-acos-sa-mtc-ositran-primer-trimestre-07-02-24.pdf?v=1713564543>

<https://ositran.administracionelectronica.net/SedeDigital/#no-back-button>, o su enlace actualizado de ser el caso.

282. El numeral 5.1 de la Sección 1 señala “La evaluación de los Niveles de Servicio en los Sub Tramos **donde el CONCEDENTE está interviniendo**, se realizará a partir de la recepción del Sub Tramo por el CONCESIONARIO”. Al respecto, se sugiere precisar qué intervenciones realizará el Concedente.

283. Finalmente, en atención al Nivel de Servicio Global de un tramo señalado en la cláusula 5.4 de la Sección 1, se advierte que la fórmula presenta observaciones, debido a que no opera adecuadamente entre los rangos de 0% al 100%. En ese sentido, se recomienda que se realicen simulaciones que permitan validar la fórmula propuesta y, de ser el caso, presentar una fórmula modificada.

284. De lo indicado en la VFC, el método de cálculo del nivel de servicio global considera una muestra, que se asume representativa, del 10% de toda la infraestructura vial, suponiendo que no existe la tecnología para medir el 100% de la longitud de la infraestructura vial. Sobre este punto, es importante mencionar que actualmente existen equipos de medición de alto rendimiento para diversos aspectos de la infraestructura vial (huecos, fisuras, ahuellamientos, retroreflectividad en señales horizontales, rugosidad, fricción, entre otros), por lo que solicitamos incluir como una obligación expresa del Concesionario de realizar sus propias evaluaciones y mediciones, con equipamiento, de:

- IRI con perfilómetro laser clase 1 (una vez al año)
- Retroreflectividad dinámica (con equipo de alto rendimiento) (una vez al año de todo el tramo), en adición al control con retroreflectómetros convencionales que se haga durante el año.
- Estado de los Puentes, en concordancia con el Manual de Conservación.
- Deflectometría con Deflectómetro de Impacto (cada dos años)

285. Ello, sin perjuicio de las otras evaluaciones que debe realizar a todos los elementos del activo vial e informar a través del Sistema de Gestión de Activos (SGA).

286. En relación con la conservación previas a las intervenciones, el numeral 8.1 de la Sección 3 señala lo siguiente:

*“8.1. El CONCESIONARIO efectuará, de manera permanente y desde la Toma de Posesión hasta la fecha de inicio de la Intervención correspondiente, sin ser limitativas, las actividades de Conservación Previa contenidas en el Anexo XIII, cumpliendo la normativa vigente correspondiente a las **Especificaciones Técnicas del Manual de Carreteras Mantenimiento o Conservación vial y/o las Especificaciones Técnicas Generales para Construcción (EG-2013), según corresponda.**”*

El REGULADOR supervisará el correcto cumplimiento por parte del CONCESIONARIO de las actividades de Conservación Previa a las Intervenciones conforme lo dispuesto en el Anexo XIII del presente contrato.”

(Subrayado y resaltado agregados.)

287. Al respecto, es preciso señalar que en el referido Manual existe un amplio alcance, incluso actividades de Mantenimiento Periódico. En ese sentido, se solicita confirmar, o en su defecto realizar el detalle de las actividades que incluye el alcance de conservación previa a las Intervenciones; asimismo, colocar dicho concepto en la parte principal del contrato.

288. Por otro lado, el literal e) del numeral 8.2 de la Sección 3 señala lo siguiente en relación con la conservación vial rutinaria:

“8.2. El CONCESIONARIO efectuará, de manera permanente y desde la Toma de Posesión hasta la Caducidad de la Concesión, sin ser limitativas, las siguientes actividades de Conservación Vial Rutinaria a lo largo de toda la vía:

(...)

e) Limpieza, reposición, Conservación, ubicación y reubicación de la señalización horizontal y vertical adecuada, de conformidad con la normatividad aplicable.

(...)”

Al respecto, se debe indicar de manera expresa que el pintado y el repintado de la señalización horizontal, incluso de todo el tramo, es una actividad de mantenimiento rutinario.

289. El numeral 8.7 de la Sección 3 establece lo siguiente respecto de la conservación vial periódica:

“8.7. El CONCESIONARIO efectuará la construcción y/o instalación de los elementos de seguridad vial necesarios, a fin de asegurar el nivel de servicio de evaluación de seguridad vial. Con esta información se deberá llenar la planilla para el cálculo del nivel de servicio de evaluación de seguridad vial, referido en el Apéndice 5 del Anexo I del Contrato.”

290. Se precisa que el nivel de servicio no incluye un indicador que considere la construcción y/o instalación de elementos de seguridad vial, por lo cual, se debe revisar la concordancia con el presente numeral.

291. El numeral 9.5 de la Sección 4 especifica lo siguiente en relación con los plazos para la atención de emergencias y accidentes:

“9.5. En el caso del traslado de personas y vehículos, el CONCESIONARIO cumplirá con las obligaciones contenidas en el Contrato dentro de los sesenta (60) minutos de haber sido reportada la emergencia o accidente.”

292. Al respecto, se requiere precisar si el “traslado de personas” se refiere al servicio de ambulancia. Además, se solicita precisar si el tiempo de sesenta (60) minutos corresponde:

- ✓ Para llegar al lugar de la emergencia.
- ✓ Para el inicio del traslado.
- ✓ Haber culminado el tiempo de traslado.
- ✓ Otro escenario.

293. El numeral 9.7 de la Sección 4 establece lo siguiente sobre incumplimientos y penalidades:

“9.7. Siempre que no existan elementos que liberen al CONCESIONARIO de la responsabilidad de cumplir con los plazos anteriores, su incumplimiento podrá dar lugar a una penalidad. **Cada incumplimiento se penalizará** de acuerdo a lo establecido por el REGULADOR de acuerdo a la normatividad vigente sobre la materia.”

(Subrayado y resaltado agregados.)

294. Se solicita precisar qué penalidad aplica por cada obligación incumplida.

295. En relación con los Parámetros de Condición, tanto para Mantenimiento Periódico Inicial, como para la Rehabilitación y Mejoramiento, la Medida y umbrales de los elementos de la Infraestructura Vial, se deben realizar los análisis de operatividad y consistencia de los

mismos, tal como se indicó de manera previa en el Oficio N° 00417-2022-GG-OSITRAN²², a manera de ejemplo, se realizan las siguientes observaciones relacionadas:

a) En el Apéndice 2 para los Niveles de Servicio de superficie de rodadura:

- Se debe precisar en qué longitud se evalúa el parámetro Peladuras.
- En todos los umbrales donde se indique un porcentaje mayor a 0%, se debe precisar si la longitud de referencia son la longitud del hectómetro (100 metros), asimismo, se requiere que se desarrolle dicho método, detallando el procedimiento para la determinación de los porcentajes, si se trata de áreas por calzada, por carril, y si es por la longitud de un hectómetro, para que guarde concordancia con parte del método de la evaluación global
- Adicionalmente, se tiene el parámetro “Desnivel entre losas” con una medida de “Porcentaje máximo de longitud con desnivel $\geq 10\text{mm}$ ”. Al respecto, un desnivel menor o igual a 10mm en varias losas, puede generar un incumplimiento del IRI, por lo cual se debe precisar que en estos casos predomina la exigencia de la obligación de cumplimiento del IRI.

b) En el Apéndice 2 para los Niveles de Servicio de Berma:

- En relación con los Niveles de Servicio para berma, de igual manera en todos los umbrales donde se precise un porcentaje mayor a 0%, se debe precisar si la longitud de referencia son la longitud del hectómetro (100 metros) para las evaluaciones continuas. Además, en el parámetro “Desnivel entre calzada y berma” existe contradicción entre los umbrales de la primera fila de los desniveles y la segunda fila.
- En relación con los hundimientos se sugiere, por seguridad vial, para todos los casos un nivel de servicio del 0%.
- En relación con el material suelto, por seguridad vial, para todos los casos un nivel de servicio del 0%.
- Sobre el parámetro desnivel entre calzada y berma, por seguridad vial se sugiere que, para la recepción y conservación en los tramos con Mantenimiento Periódico Inicial, se tengan los mismos niveles de servicio de los tramos de Rehabilitación y Mejoramiento.
- Respecto del parámetro desprendimiento de bordes de berma, para la recepción de tramos con Mantenimiento Periódico Inicial, se recomienda un nivel de servicio del 0%.

c) Para los Niveles Señalización Horizontal:

- Sobre el parámetro: “Exceso de desgaste de las líneas o marcas”, se debe detallar el procedimiento aplicable, si se trata del desgaste puntual del ancho de la marca del pavimento, en su defecto se recomienda retirar dicho parámetro.
- En relación a los parámetros de “Deterioro de las tachas reflectivas”, “Desplazamientos de su posición original” “Deterioros totales o parciales del área reflectiva o del cuerpo”. “Pérdida o inutilidad de las tachas reflectivas”, existe

²² Remitido a Proinversión el 04 de noviembre de 2022, mediante el cual se adjunto la Matriz de Comentarios al proyecto de contrato de concesión (versión octubre de 2022) del Proyecto “Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 4”.

contradicción entre sí, por un lado se indica que no se admitirán, en las filas inferiores incluye tolerancias

d) Para los Niveles de Servicio de Badenes:

- Respecto de las fisuras, al tratarse de obras de drenaje expuestas a la constante infiltración y percolación de agua que podría afectar la estabilidad de los suelos donde descansa la estructura, como prevención se recomienda un nivel de servicio del 0% para todas las severidades.
- Para el parámetro desniveles entre juntas, se sugiere que, para la recepción y conservación en los tramos con Mantenimiento Periódico Inicial, se tengan los mismos niveles de servicio de los tramos de Rehabilitación y Mejoramiento.

e) En el Apéndice 2 para los Niveles de Servicio de Muros (Concreto):

- Respecto del parámetro fisuras, al ser los muros elementos estructurales, las fisuras mayores a 5 mm, que podrían representar un peligro a la seguridad de los usuarios, con estados avanzados del deterioro de la estructura (en ese sentido, la solución no es únicamente sellar las grietas de 5mm), sino que debe requerirse adicionalmente una evaluación estructural por un especialista del Concesionario con la finalidad de que adopte la medidas necesarias, por lo cual, se solicita niveles de servicio adecuados al mantenimiento preventivo del mismo.
- Con relación al método de medición del parámetro Fisuras, existencia de obstáculos, se indica: "Por inspección visual se identifican las zonas con obstáculos del pavimento por obstáculos y se cuantifican los obstáculos" no tiene consistencia con defectos del pavimento. Esta inconsistencia podría afectar, entre otros, las estimaciones que los postores realizarán sobre los costos en que incurrirían durante la vigencia de la Concesión, por lo que se sugiere su reevaluación.
- Evaluar la introducción de niveles de servicio asociados a la estabilidad de los muros, como límite del desplazamiento (se sugiere valores de cero, o cercanos a cero).

f) En el Apéndice 2 para los Niveles de Servicio de Túneles:

- Se sugiere incorporar niveles de servicio asociados a los diversos elementos presentes en túneles (sistemas de ventilación, de iluminación, asimismo, de los cuerpos rocosos de las secciones del túnel, etc).

g) Sobre los Niveles de Servicio para: Elementos de Encarrilamiento y Defensa:

- Se debe incluir como un parámetro adicional las barreras de seguridad.

h) Sobre los Niveles de Servicio para: Derecho de Vía y/o Área de Concesión

- De manera reiterada, en este proyecto de contrato se menciona los términos de "zona de seguridad vial", "zona de visibilidad" y "faja integral", en ese sentido, se solicita que se incluya como parte del contrato un esquema con dimensiones, cuáles son las "zona de seguridad vial", cuál es la "zona de visibilidad", "faja integral", en su defecto precisar que, para todos los casos es el ancho del derecho de vía

i) Sobre los Niveles de Servicio para: Puentes

- En relación con el parámetro: “Obstrucciones al libre escurrimiento hidráulico”, se debe establecer con claridad en el contrato el alcance de dicho control, para lo cual, se debe establecer las longitudes donde se deberá garantizar este parámetro, por ejemplo, podría ser como mínimo 3 veces la longitud del puente, tanto agua arriba como aguas abajo, y en todos los casos como mínimo 100 metros a cada lado, tanto aguas arriba como aguas abajo
- En relación con el parámetro “eje del cauce del río respecto al puente”, se debe definir con claridad y dimensiones, el alcance de dicha obligación, debido a que no existe desarrollo en el contrato sobre dicho aspecto.

j) Sobre los Niveles De Servicio Para: Revestimiento y Drenaje de túnel

- En relación con el parámetro: “Deterioros en elementos de hormigón” en estos casos, el contrato de manera expresa deberá indicar que, además de la reparación correspondiente, en el caso de fisuras de mayor profundidad y espesor que los umbrales, debe ser evaluado por un especialista estructural de la concesión, para que adopten las medidas necesarias a su costo

296. Asimismo, sobre este punto, se observa que no se están incluyendo los Niveles de Servicio de la Construcción de la vía evitamiento San Clemente, tanto para construcción, como la Operación.

297. En relación con el APÉNDICE 2A las variables, “Indicador”, “Forma de Medición” y “Tolerancia”, de los elementos de la Infraestructura Vial, corresponde a Proinversión y sus asesores integrales, realizar los análisis de operatividad y consistencia situación similar para las observaciones del Apéndice 2, tal como se indicó de manera previa en el Oficio N° 00417-2022-GG-OSITRAN, a manera de ejemplo, se realizan las siguientes observaciones relacionadas:

- En relación con el Indicador “Fisuras”, en el proyecto de contrato detalla que el método de evaluación es con odómetro y no con fisurómetro, razón por la cual, se requiere que se desarrolle dicho método.
- Para todos los indicadores, detallar el procedimiento para la determinación de los porcentajes, si se trata de áreas por calzada, por carril, y si es por hectómetro.

298. En relación con el Apéndice 9 Información técnica para el suministro y la instalación de ductos y cámaras, con la finalidad de reducir el riesgo de controversias por la ejecución de esta obligación, es necesario que se detalle mejor el alcance técnico de esta obligación, por ejemplo, a que profundidad oscila, a que rango de distancia del borde de la berma y/o cunetas se instalara dichos ductos y cámaras. Asimismo, incluir en el contrato esquemas con mayor nitidez, debido a que los incluidos están borrosos.

299. En relación con el Apéndice 11, Lista de puentes a ser entregados por el Concedente al Concesionario, se debe detallar un procedimiento para los escenarios que indicar de la no recepción, para lo cual, debe incluir, lo deductivos correspondientes tanto en la fase de inversión como operación, de ser el caso, montos que deberán estar previamente determinados

300. En relación con el APÉNDICE 8 del Anexo XI: SOBRE EL PAGO POR LA EJECUCIÓN DEL PROGRAMA DE CONSERVACIÓN PREVIA – PPCP, se tiene las siguientes observaciones:

- Este aspecto, se debe colocar la referencia de la ubicación de este aspecto en la definición de la conservación previa, asimismo en la sección de obligaciones principales, ello con la finalidad de reducir controversias en su entendimiento y aplicación.

- En relación con los trabajos previos, aparentemente solo se incluye la Limpieza de señales verticales, por lo cual, también se debe incluir la reposición de de las faltantes y colocación de nuevas de ser necesarias, ello debido a que este tema puede afectar directamente la seguridad vial de los usuarios.
- Sobre las Marcas sobre el pavimento, se debe detallar de manera expresa que dicho trabajo, incluye el pintado total y repintado puntal y total de ser el caso, según sea necesario, asimismo dichas marcas, en todos los casos deben tener propiedades retroreflectivas con valores similares (este apéndice no está incluyendo estos valores de control) a las condiciones de operación de un tramo vial previsto para este contrato, asimismo detallar los anchos mínimos, todo ello debido a que este tema puede afectar directamente la seguridad vial de los usuarios. Por lo cual, se debe retirar para este contrato los aspectos relacionados, donde se prevé algunas pinturas sin microesferas o similares, cuya clasificación no incluyen las características retroreflectivas.
- En relación con la Ejecución del Plan de Conservación Previa (PCP), se debe detallar con claridad en el proyecto de contrato, cual es el plazo para la ejecución de dicho PCP, asimismo, precisar que recién luego de ejecutado se podrá realizar las evaluaciones continuas, que se indican, explicar y detallar dichos aspectos, ello debido a que este tema puede afectar directamente la seguridad vial de los usuarios.
- Asimismo, se debe incluir con claridad, el presupuesto para la supervisión y control de este PCP, la cual requiere de abundantes recursos en campo para poder controlar las cuantificaciones y la calidad correspondiente, y que además son en plazos bastante reducidos, que prevé el proyecto de contrato.

h) Con relación a los alcances del Trato Directo

301. Al respecto, la Cláusula 19.11 de la VFC referidos al Trato Directo. El cuarto párrafo de dicha cláusula señala lo siguiente:

“19.11 (...)

Cabe señalar que, de conformidad con el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1362, sólo podrán someterse al procedimiento de Amigable Componedor aquellas controversias que pueden someterse a arbitraje, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 2 del Decreto Legislativo N° 1071, Decreto Legislativo que Norma el Arbitraje. Por tanto, no podrán someterse al procedimiento de Amigable Componedor las decisiones del REGULADOR (emitidas en el marco de sus funciones normativa, reguladora, supervisora, fiscalizadora, sancionadora y de solución de controversias) u otras entidades que se dicten en ejecución de sus competencias administrativas atribuidas por norma expresa, cuya vía de reclamo es la vía administrativa. Tampoco podrán someterse a procedimiento de Amigable Componedor las controversias sujetas a la Ley N° 28933: Ley que establece el sistema de coordinación y respuesta del Estado en controversias internacionales de inversión.”

(Subrayado agregado.)

302. Al respecto, se sugiere que cuando se haga referencia al Decreto Legislativo N° 1362, norma vigente que regula la promoción de la inversión privada mediante APPs, es conveniente agregar: “o normas que la modifiquen o sustituyan”. Asimismo, respecto de las decisiones del Regulador que no podrán someterse al procedimiento de Amigable Componedor, se sugiere agregar: “cuya vía de reclamo es la vía administrativa y, de ser el caso, la vía judicial (contencioso administrativo)”.

303. De otro lado, adicionalmente, se sugiere considerar que se encuentran fuera del trato directo los temas vinculados con el régimen tarifario previstos en el Contrato de Concesión. Ello con la finalidad de evitar casos similares a los sucedidos respecto de las tarifas previstas en

el Contrato de Concesión para la Construcción, Conservación y Explotación del Tramo Vial Puente Pucusana – Cerro Azul – Ica, en el que mediante Acta de Trato Directo del año 2019, el Concesionario y el Concedente acordaron una interpretación de las cláusulas tarifarias que generó que el Concesionario realice cobros que no se correspondían con el marco legal y contractual.

i) Con relación al Capítulo XXI: DOMICILIOS

304. La cláusula 21.1 de la VFC referida a la Fijación, señala lo siguiente:

21.1 Salvo pacto expreso en sentido contrario que conste en el Contrato, todas las notificaciones, citaciones, peticiones, demandas y otras comunicaciones relacionadas con el Contrato, deberán realizarse por escrito y se considerarán válidamente realizadas cuando cuenten con el respectivo cargo de recepción o cuando sean enviadas por courier, por télex o por fax, una vez verificada su recepción, a las siguientes direcciones:"

(Subrayado agregado.)

305. Sobre este aspecto, se recomienda actualizar el contenido de la cláusula a efectos que se incorpore la posibilidad de comunicación a través de medios electrónicos; así como se prescinda de mecanismos de comunicación como el télex o el fax, que ya no serían utilizados en la actualidad.

VI. Cuestión Final

306. Como punto de partida, la opinión técnica contenida en el presente Informe debería ser puesta en conocimiento del Consejo Directivo a fin de que dicho órgano colegiado proceda con su revisión y aprobación, de considerarlo pertinente en el marco de su competencia. No obstante, considerando que a la fecha este Organismo Regulador no cuenta con el quorum requerido para llevar a cabo las sesiones de Consejo Directivo conforme con lo señalado en el artículo 6 del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán²³, no es posible que el presente Informe pueda ser objeto de debate, aprobación y posterior notificación dentro del plazo legamente previsto para tal efecto.

307. Ahora bien, la Disposición Específica N° 4 de las Disposiciones para la adopción de medidas de emergencia por parte de la Presidencia Ejecutiva del Ositrán, en aplicación del numeral 10 del artículo 9 del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán²⁴, aprobadas mediante Resolución de Presidencia N° 0048-2023-PD-OSITRAN de fecha 9 de noviembre de 2023, establece, entre otros aspectos, que los informes sustentatorios de los asuntos a ser incorporados en la agenda deberán contener: "*análisis respecto a la determinación del asunto como una situación de emergencia, en el que se indiquen, entre otros, los elementos fácticos que sustenten la evaluación respectiva*".

308. En ese sentido, corresponde a estas Gerencias evaluar si, como consecuencia de la evaluación realizada a la VFC, se ha identificado algún aspecto que pudiese ameritar que

²³ Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán, aprobado mediante Decreto Supremo N° 012-2015-PCM:

"Artículo 6.- Del Consejo Directivo

(...)

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

²⁴ "Artículo 9.- Funciones de la Presidencia Ejecutiva

Son funciones de la Presidencia Ejecutiva, las siguientes:

(...)

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

(...)"

la Presidencia del Consejo Directivo proceda con adoptar de manera excepcional las medidas de emergencia correspondientes, conforme a lo establecido en el numeral 10 del artículo 9 del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán y las Disposiciones para la adopción de medidas de emergencia (Resolución N° 0048-2023-PD-OSITRAN).

309. En este punto, cabe traer a colación lo establecido en el párrafo 55.4 del artículo 55 del Reglamento del DL N° 1362²⁵, el cual establece que habiéndose solicitado la opinión previa del Organismo Regulador y de no emitirse ésta dentro del plazo previsto, es decir, hasta el 17 de junio de 2024 – quince (15) días hábiles conforme con lo señalado en el párrafo 55.3 del artículo 55 Reglamento del DL N° 1362-, su opinión será considerada como favorable, no pudiendo emitirla con posterioridad. Por tanto, en caso de que el Ositrán no comunicara su opinión técnica dentro del plazo legal correspondiente, la cual contiene las observaciones y recomendaciones mencionadas, Proinversión entenderá que ésta es favorable.
310. En el presente caso, como consecuencia del análisis realizado a la VFC, se han formulado observaciones y recomendaciones a diversas secciones del texto contractual vinculados, entre otros aspectos, con la competencia y funciones del Organismo Regulador. En tal sentido, de no ser sometidas a consideración de Proinversión, dicha entidad no podrá evaluar y -de ser el caso- acoger las observaciones y recomendaciones formuladas.
311. Lo expuesto, amerita que la Presidencia Ejecutiva ejerza su atribución de adoptar medidas de emergencia sobre asuntos que corresponde conocer al Consejo Directivo con cargo a darle cuenta posteriormente y, en consecuencia, apruebe excepcionalmente el presente Informe Conjunto a efectos de que se notifique a Proinversión la opinión no vinculante del Organismo Regulador a la VFC en el marco de lo establecido en el inciso 2 del párrafo 55.1 del artículo 55 del Reglamento del DL N° 1362. Por tanto, se recomienda poner a consideración de la Presidencia Ejecutiva el presente Informe para su revisión y aprobación, de estimarlo pertinente.

VII. CONCLUSIONES

312. Sobre la base de la VFC y los documentos de sustento remitidos por Proinversión, a continuación se expone las principales conclusiones del análisis técnico realizado por los órganos del Ositrán, en el ámbito de sus competencias.

V.1. Respecto a la Sección I: Antecedentes, Definiciones y Base Legal.

a) Con relación a las definiciones relacionadas a las Obras e Hitos Constructivos.

En la definición de 'Emergencia Vial' contenida en la cláusula 1.2.39 de la VFC, recomendamos que se eliminen los conceptos incorporados tales como huaycos, erosión de plataforma, hundimiento de plataforma y daño de estructura de puentes, considerando que dichos aspectos pueden ser internalizados en los costos de Inversión, Mantenimiento y Operación de la Infraestructura, tal como ocurre con el concepto de "nevada" que es asumido por el Concesionario (cláusula 7.8 de la VFC).

²⁵ Reglamento del DL N° 1362:

***"Artículo 55. Opiniones e informe previos en la fase de Transacción
(...)"***

55.3 El plazo para la emisión de las opiniones e informe a la VFC de APP es de quince (15) días hábiles, pudiéndose solicitar información adicional por única vez dentro de los primeros cinco (05) días hábiles; con excepción de la Contraloría General de la República, que puede solicitar información adicional dentro de los primeros diez (10) días hábiles. En estos supuestos el cómputo del plazo se suspende desde el de efectuada la notificación de información adicional, reanudándose a partir del día hábil siguiente de recibida la información requerida.

55.4 *Habiéndose solicitado las opiniones previas y de no emitirse éstas dentro de los plazos previstos, son consideradas como favorables, no pudiendo las entidades emitirlas con posterioridad*

(Subrayado y resaltado agregados)

b) Otros aspectos relacionados al acápite de definiciones.

De acuerdo con lo detallado en el presente Informe se sugiere realizar precisiones a las definiciones de presupuesto, el estudio de tráfico y seguridad vial, inspección vial, auditoría vial, entre otros, a fin de vincular dichos conceptos con términos técnicos establecidos en la normativa vigente.

A fin de evitar contingencias en el proceso de reconocimiento de Inversiones, recomienda incluir precisiones al concepto de Suma Alzada, para mantener la concordancia con las definiciones de Hito constructivo a hito funcional incluidas en otras secciones de la VFC. Además, se incluyen recomendaciones para precisar las definiciones hito constructivo, conservación previa, construcción del Evitamiento San Clemente, vehículos ligeros y pesados, emergencia vial, informe de avance, obra, programa de ejecución, entre otros que contribuyen a mejorar la operatividad, prestación del servicio, la gestión y también a prevenir posibles controversias.

La definición de Mantenimiento Periódico Inicial - MPI, indica que son trabajos en la "vía existente" a fin de alcanzar y/o superar los Niveles de Servicio exigidos, pero si se tiene en cuenta la antigüedad del sub tramo y las exigencias de la normativa vigente, alcanzar o superar el Nivel de Servicio podría requerir de la actualización de elementos de seguridad vial o del Mejoramiento; por lo que en el presente informe, se solicita una mayor precisión de la expectativa que el MTC tiene respecto de los sub tramos en los que plantea la ejecución del MPI, los que en algunos casos podría ser elaborado hasta el nivel de Mejoramiento.

V.2. Respecto a la Modalidad, Entrega de Terrenos y Bienes de la Concesión

En relación con estos aspectos incluidos en la VFC, se ha identificado la necesidad de que se realicen precisiones o inclusiones referidas a la regulación propuesta en materia de liberación de predios, sobre los compromisos del Concesionario respecto del plantel de profesionales, sobre los bienes entregados, respecto a los procedimientos y plazos de entrega de bienes, respecto al incumplimiento de los plazos por parte del Concedente, obligaciones de defensa posesoria, sobre la gestión de los bienes y sobre el alcance de los inventarios.

V.3. Respecto a los Expedientes Técnicos y Elaboración de EDI

Se solicitan precisiones o inclusiones sobre la regulación establecida para la presentación, aprobación y contenido de los Expedientes técnicos o EDI, a fin de mantener las condiciones establecidas en la VFC, así como respecto a las penalidades relacionadas. Asimismo, se plantean recomendaciones para la mejora en las revisiones de diseño de construcción y facilidad de revisión de los expedientes técnicos y EDI.

V.4. Respecto las Obras, Ejecución de Interferencias e Hitos Funcionales

De la revisión del Capítulo VI "Ejecución de las Intervenciones" de la VFC, se advierte que no se ha desarrollado la intervención de conservación previa, definida en la cláusula 1.2.2, por lo que se recomienda el desarrollo de dicha intervención en esta sección del Contrato

De otro lado, se sugieren precisiones sobre el procedimiento de formulación de expedientes técnico en caso se realicen dos rondas de observaciones, sobre los plazos del Concesionario para la presentación de expedientes técnicos, sobre la redacción de las cláusulas 6.16 y 6.17, así como recomendaciones sobre la planificación de la obra.

Asimismo, se realizan recomendaciones sobre la inclusión de una penalidad relacionada al posible incumplimiento del Concesionario respecto al plazo de ejecución programado, sobre la obligación del Concesionario para la transitabilidad, sobre la mano de obra y sobre el fideicomiso de administración.

Además, respecto a las inversiones por seguridad vial (cláusula 6.46), es preciso señalar que, de acuerdo con el Manual de Seguridad Vial Vigente del año 2017, este proyecto ya debió ser sometido al menos a una auditoría de seguridad vial. Dicha demora en la realización de la obligación normativa del MTC generará condiciones inseguras para los usuarios. Asimismo, postergar su realización generará sobrecostos, incremento de controversias y reprocesos al proyecto.

V.5. Respeto a los sectores críticos

La cláusula 6.47 de la VFC establece criterios bastante laxos para la identificación de sectores críticos, por lo que cualquier sector en mal estado podría calificar como sector crítico. En efecto, considerando las zonas de influencia del proyecto, lo previsible es que una infraestructura vial de tal longitud presente sectores que han perdido "funcionalidad" por estar expuestos a la naturaleza y a la acción del clima, muchos de los cuales podrían solucionarse como parte de las intervenciones o los mantenimientos posteriores en la etapa de explotación. Asimismo, es necesario que se defina qué se entiende por integralidad del Área de la Concesión.

V.6. Respeto a la Explotación de la Concesión

Se solicita que se realicen precisiones y sugerencias sobre la remisión de la información por parte del Concesionario, sobre el procedimiento de aprobación por parte del Regulador, sobre la obligación de presentar una encuesta y sobre los plazos con los que cuenta el Concesionario.

Por otro lado, se debe señalar que la habilitación de un "libro de sugerencias" no configura una obligación prevista en la normativa aplicable del Ositrán, en tanto la obligación contenida en el Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias del Ositrán se encuentra referida a la implementación del libro de reclamaciones, así como de canales adicionales de recepción de reclamos tales como la vía telefónica, correo electrónico, formulario web, entre otros.

Asimismo, se solicita precisar mayores detalles sobre el alcance de los servicios obligatorios, atención de emergencias, de traslado de vehículos, libro de reclamaciones, servicios higiénicos, a fin de esclarecer las obligaciones a cargo del Concesionario y facilitar la supervisión de las referidas obligaciones, facilitar la óptima prestación del servicio y evitar posibles controversias sobre dichas obligaciones. Adicionalmente, resulta necesario incorporar una mención expresa en la Sección 4 numeral 9 del Anexo I de la VFC que establezca el tiempo exacto contabilizado en minutos.

V.7. Respeto a la Conservación de la Concesión (Niveles de Servicio)

Se reiteran las observaciones formuladas mediante Oficio N° 00417-2022-GG-OSITRAN, en relación a que corresponde a Proinversión y sus asesores integrales realizar los respectivos análisis de operatividad y consistencia con los Parámetros de Condición Insuficiente para Mantenimiento Periódico Inicial, para Rehabilitación y Mejoramiento, y para la medida y umbrales de los elementos de la Infraestructura Vial; así como los análisis de operatividad y consistencia de los parámetros "Indicador", "Forma de Medición" y "Tolerancia" exigidos para los elementos de la Infraestructura Vial en el *Apéndice 2 A: Parámetros de Condición exigibles al CONCEDENTE para la entrega al CONCESIONARIO del Sector comprendido entre Los Libertadores – Pte. Choclococha – Occollo (Km.143+000 – Km. 264+000)* de la VFC.

Asimismo, sobre el *Apéndice 9 Información técnica para el suministro y la instalación de ductos y cámaras*, con la finalidad de reducir el riesgo de controversias por la ejecución de esta obligación, es necesario que se detalle mejor el alcance técnico de esta obligación e incluir en la VFC esquemas con mayor nitidez debido a que los incluidos están borrosos.

En relación con el *Apéndice 11, Lista de puentes a ser entregados por el CONCEDENTE al CONCESIONARIO*, se debe detallar un procedimiento para los escenarios de no recepción, debiéndose incluir, los deductivos correspondientes, tanto en la fase de inversión, como en la fase de operación, de ser el caso, montos que deberán estar previamente determinados por Proinversión y sus asesores integrales.

Sobre el *Apéndice 8 del Anexo XI: SOBRE EL PAGO POR LA EJECUCIÓN DEL PROGRAMA DE CONSERVACIÓN PREVIA – PPCP*, la principal observación es que dicha obligación relevante debe estar referenciada con claridad tanto en las definiciones, como en el cuerpo principal de la VFC. Asimismo, debe detallarse con claridad el alcance de la reposición de señalización vertical, el pintado, repintado puntual y total de la señalización horizontal, y que tenga en todos los casos las propiedades retro reflectivas mínimas que mejoren la seguridad vial de los usuarios, se debe detallar el presupuesto asignado para la supervisión de dicha obligación, entre otros.

V.8. Sobre el deber de información en el marco de acciones de conservación

Resulta relevante implementar de forma expresa en el citado contrato la obligación referida a informar a los usuarios ante cualquier restricción del tránsito en la vía y/o interrupciones en la prestación de los servicios obligatorios, ocasionadas por trabajos de conservación y/o mantenimiento, programados previamente, debiendo señalarse los mecanismos de difusión efectiva de dicha información y los plazos para tales efectos

V.9. Respeto a la Seguridad Vial

Conforme a lo dispuesto en el Manual de Seguridad Vial aprobado mediante Resolución Directoral N° 05-2017-MTC/14, que constituye un documento de carácter normativo y de cumplimiento obligatorio para las diferentes fases de gestión de la infraestructura vial, la proyección y ejecución de todas las obras de seguridad vial deben realizarse conforme a lo dispuesto en dicho manual. Así, las auditorías e inspecciones de seguridad vial (ASV e ISV,) son evaluaciones necesarias para determinar de manera previa qué se necesita mejorar en la seguridad vial.

En ese contexto, se reitera la observación de que no se haya realizado ningún estudio de seguridad vial al proyecto a pesar de que el Manual de Seguridad Vial (vigente desde julio 2017) establece dicha obligación para el MTC.

En ese sentido, es imprescindible que el MTC ejecute las auditorías de seguridad vial, en una etapa temprana del proyecto (incluso perfiles), a efectos que los postores lo consideren en su oferta técnica-económica. Ello, considerando que la no ejecución de auditorías de seguridad vial en una etapa temprana del proyecto genera sobrecostos, además de contingencias a los usuarios de la vía, entre otros.

V.10. Sobre los Reglamentos Internos

En la cláusula 8.10 de la VFC se ha establecido la existencia de reglamento internos del concesionario, los cuales deberán contar con la opinión previa del Ositrán. Al respecto, se debe contemplar la obligación expresa de publicitar los citados reglamentos internos para el adecuado conocimiento de los agentes en cuestión, debiendo en ese sentido incorporarse de forma expresa la obligación de difundir y publicar dichos reglamentos a través de sus canales virtuales (página web) así como de forma física, en sus oficinas administrativas y/o estaciones de peaje.

V.11. Respeto al Peaje y Tarifa

a) Con relación a la Implementación de Unidades de Peaje

La VFC plantea la implementación de cinco (05) nuevas Unidades de Peaje, las cuales serán ubicadas en lugares en los que la carretera solo ha previsto la intervención correspondiente a Mantenimiento Periódico Inicial **de una infraestructura que ya existe, aspecto que afectará a los usuarios de dicha vía**, ello implicará que se cobrará una tarifa que actualmente no existe a cambio de una mejora no muy significativa de la vía. De acuerdo con la experiencia de este ente Regulador, ello conlleva un alto riesgo de rechazo y conflictividad social latente en cada nueva estación de peaje que se ponga en servicio; riesgo que se agudiza considerando que el proyecto se emplaza en la zona sur del país caracterizada por altos niveles de pobreza; similar a lo observado en la Concesión del Tramo 2 de IIRSA Centro: Puente Ricardo Palma - la Oroya – Huancayo y la Oroya – DV Cerro de Pasco, ante el intento fallido de implementación de la Unidad de Peaje de Ticlio.

En ese sentido, solicitamos que se reevalúe la cantidad y ubicación de las nuevas Unidades de Peaje, ello basado en el principio de sostenibilidad social que deben cumplir los proyectos de APP y las afectaciones comentadas en detalle en el cuerpo del presente informe.

b) Con relación al cambio en la tecnología empleada para el cobro de la tarifa de peaje

Respecto al presente punto, se ha previsto en la cláusula 9.3 de la VFC que el concesionario podrá cambiar la tecnología que emplee para el cobro de la Tarifa, previa comunicación al Regulador y siempre que ésta le permita cumplir con los estándares de tiempo de atención al cliente señalados en el Anexo I.

Ante dicha premisa, resulta necesario insertar de forma expresa en dicho acápite que, de modificarse la tecnología para el cobro de la tarifa de peaje, bajo ninguna consideración el concesionario podrá trasladar costo alguno adicional y distinto al peaje a los usuarios, debiendo dichos costos -de ser el caso- ser estos asumidos íntegramente por el concesionario.

c) Con relación al inicio del cobro de peaje

En línea con lo anterior, también se solicita la reevaluación para determinar si el monto de USD 1,50 planteado para las ocho Unidades de Peaje previstas resulta acorde con la disposición de pago en las localidades en el ámbito del proyecto y si las intervenciones que justificarían el cobro de dicha tarifa son similares a las intervenciones propuestas en la VFC (Mantenimiento Periódico Inicial y Rehabilitación y Mantenimiento).

Por otro lado, se ha identificado que las condiciones señaladas para el inicio del cobro en las Unidades de Peaje nuevas e incremento tarifario en las Unidades de Peaje existentes presentarían ciertas diferencias que podrían generar confusiones respecto de las condiciones que resultan exigibles para que el inicio del cobro del peaje de USD 1,50 + IGV en el literal c), el literal e) de la cláusula 9.4 y el anexo XII. En ese sentido, resulta necesario que Proinversión revise y armonice todas las disposiciones de la VFC referidas al inicio de cobro e incremento tarifario a que se refiere la cláusula 9.4, de modo que, queden establecidas de manera indubitable que las condiciones exigibles al Concesionario para el inicio del cobro en las unidades de peaje nuevas y el incremento tarifario en las unidades de peaje existentes es la aceptación de todos los hitos funcionales asociados a cada Unidad de Peaje y de la Rehabilitación y Mejoramiento según corresponda.

d) Con relación al Reajuste ordinario del Peaje

La cláusula 9.5 de la VFC establece la obligación del Concesionario de realizar los reajustes ordinarios cada 20 de enero, en función de la variación del tipo de cambio (TC), la inflación nacional (IPC) y la inflación de Estados Unidos de América (CPI).

Al respecto, el TC presenta un comportamiento volátil, razón por la cual en muchas concesiones e observan alzas considerables de tarifa entre un año y otro, lo cual, desde una perspectiva del usuario puede generar mayor descontento social. Por tanto, se recomienda reevaluar el mecanismo de reajuste tarifario propuesto en la VFC.

e) Con relación al tipo de cambio del último día hábil

Considerando la volatilidad del TC, se sugiere que para efectos de fijar las tarifas en la moneda nacional (S/) se utilice el promedio mensual del mes anterior en lugar del último día hábil del mes anterior, valor más estable por ser el promedio de varias observaciones.

Adicionalmente, en caso se acepte la sugerencia anterior, se deberá ajustar la definición de tipo de cambio de la VFC que hace referencia a la sección de la Superintendencia de Banca y Seguros que difunde el tipo de cambio diario.

f) Con relación al redondeo de las tarifas en el reajuste ordinario anual

Considerando que mediante CIRCULAR No. 0033-2018-BCRP, el Banco Central de Reserva dispuso el retiro de circulación de las monedas de cinco (5) céntimos, con objeto de evitar confusiones o complicaciones en los métodos de pago, se sugiere utilizar la siguiente redacción: *El resultado se deberá redondear hacia el número decimal inferior a los diez (10) céntimos de Sol más cercano correspondiente*

Por otro lado, se debe incorporar una redacción similar para el caso del incremento tarifario de las unidades existentes o el inicio de cobro de las unidades nuevas en el literal d) de la cláusula 9.4.

g) Con relación al reajuste extraordinario

Si bien la cláusula de reajustes extraordinarios está incluida en los contratos de Concesión suscritos entre 2003 y 2014, considerando las actuales condiciones macroeconómicas en el país y sus proyecciones futuras y el desarrollo del mercado de instrumentos financieros en la actualidad, se considera que no resulta apropiado trasladar el riesgo cambiario a los usuarios, en particular, considerando las características socioeconómicas de las zonas de influencia del proyecto. En ese sentido, se recomienda a Proinversión eliminar de la VFC la posibilidad de realizar reajustes tarifarios extraordinarios.

h) Con relación a la Tarifa Diferenciada

Considerando que este proyecto vial tiene prevista la operación de un total de ocho unidades de peaje y la experiencia en el cobro de tarifas diferenciadas de la Concesión de la Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 2, se sugiere que el Concedente evalúe la posibilidad de que el límite de los ingresos por Tarifa Diferenciada sea medido por cada unidad de peaje, en cuyo caso la redacción de la VFC podría ser:

"(...)este se obliga a que la recaudación por las Tarifas Diferenciadas no genere un ingreso superior al tres por ciento (3%) en relación con los ingresos anuales, por cada unidad de peaje".

Dicha modificación permitiría al Concedente realizar un control más preciso en el otorgamiento de las tarifas diferenciadas y que estos no se concentren en una sola unidad de peaje, ello considerando la posible existencia de diversos centros poblados aledaños a cada unidad de peaje, cuyos pobladores pueden recorrer tramos pequeños y requerir la Tarifa Diferenciada.

Por otro lado, considerando que el Concedente otorga las autorizaciones de Tarifa Diferenciada en un momento anterior al uso efectivo de dicho beneficio tarifario, y luego de

finalizado el año recién puede tener los resultados respecto del uso efectivo del beneficio en relación con los ingresos anuales, es probable que se supere el umbral del 3%, por lo que se recomienda modificar el párrafo para establecer que en caso el Concedente identifique que el ingreso de las Tarifas Diferenciadas genere un ingreso superior 3% sobre los ingresos, éste tomará las medidas necesarias para que en el transcurso de un “año” se restablezca un ingreso menor a dicho porcentaje.

V.12. Respetto al Régimen Económico-Financiero

Se formulan recomendaciones sobre la redacción del numeral 3 del apéndice 6 del Anexo XI en relación con el incremento porcentual del RPMO y a los gatillos estipulados para la activación de los incrementos correspondientes a las intervenciones de Rehabilitación y Mantenimiento y Construcción del Evitamiento San Clemente.

V.13. Respetto a las Garantías

En cuanto a las Garantías se solicita que se precise la situación de incumplimiento del Concesionario respecto a la renovación parcial de la garantía de fiel cumplimiento del contrato de concesión.

V.14. Respetto al Régimen de Seguros

Se realizan recomendaciones o precisiones sobre los conceptos contemplados para la definición del valor declarado, sobre la empresa especializada de reconocido prestigio internacional, sobre la excepción de cobertura y sobre el conflicto con el concepto de emergencia vial.

Sobre el último punto, cabe señalar que para el caso de la póliza sobre bienes en operación se observan coberturas que son comunes al concepto de emergencia vial, por lo que dichas coberturas no serían activadas en ningún caso, toda vez que serían tratadas como emergencias viales.

V.15. Respetto a las Penalidades contractuales.

a) Con relación a los plazos establecidos

En la cláusula 15.9 de la VFC corresponde especificar el inicio del cómputo del plazo de 15 días hábiles con el que cuenta el Regulador para emitir su pronunciamiento sobre la impugnación presentada por el Concesionario, por lo que se propone incluir dicha situación.

b) Con relación a las Penalidades por incumplimientos relacionados con la recaudación de peajes

Dada la naturaleza cofinanciada del proyecto, el Concesionario no tiene incentivos económicos para realizar los cobros previstos en las Unidades de Peaje toda vez que éste tiene garantizados sus ingresos vía el cofinanciamiento que le otorga el Concedente. Por tanto, además de la penalidad por el cobro de montos superiores a los permitido ya prevista en el anexo IX, se recomienda incluir en la Tabla N° 5 del Anexo IX una penalidad para los casos de “Cobranza de Tarifa por montos inferiores a los autorizados”, o en su defecto modificar el alcance de la penalidad de manera que cubra ambos escenarios.

Adicionalmente, se sugiere revisar el monto de la penalidad (1 UIT) que se aplique en los casos en que el Concesionario no inicie la recaudación en la fecha prevista, pues debe estar fijada en función del ingreso diario estimado que el Estado dejaría de recaudar, a efectos de garantizar que la penalidad cumpla con resarcir del daño ocasionado al Concedente.

c) Con relación a las Penalidades relacionadas a la Gestión Ambiental

Se solicitan precisiones sobre las penalidades establecidas en la VFC, pues se ha identificado que no se describe la tipificación de la penalidad de las cláusulas 13.10, 13.11 y 13.13; además se solicitan precisiones sobre las cláusulas 13.14 y 13.17. De otro lado, se hace notar errores materiales en la Tabla N° 3 del Anexo IX.

Es importante resaltar que la aplicación de sanciones en materia ambiental de acuerdo con la Resolución Ministerial N° 785-2020-MTC/01 Reglamento de Organización y Funciones del MTC, es la autoridad ambiental del Sector (DGAAM) quien tiene competencia para realizar las acciones de supervisión y fiscalización del cumplimiento de las normas e instrumentos de gestión ambiental, por lo que se considerará la redacción señalada en el numeral 233 del presente informe.

V.16. Respetto al presupuesto de supervisión de las Inversiones Obligatorias.

Se recomienda a evaluar la alternativa de que el monto que corresponde a los gastos de supervisión sea depositado en una cuenta de fideicomiso o en una cuenta bancaria a nombre del Concesionario, pero a disposición del Regulador, de tal manera que tales fondos puedan ser empleados por orden expresa del Regulador para fines exclusivos de atender de manera oportuna los pagos por concepto de supervisión.

V.17. Otros temas de competencia del Ositrán.

a) Con relación las Consideraciones ambientales

La VFC en la cláusula 13.8 la VFC señala que el Concesionario deberá elaborar el capítulo de afectaciones prediales como parte del instrumento de gestión ambiental, debiendo identificar a los afectados por las Intervenciones, tomando en cuenta para ellos el PACRI, por lo que se deberá precisar si la oportunidad de la realización de este trabajo de afectaciones prediales constituiría un requisito para que el Concedente cumpla con la obligación de liberación de predios. Cabe mencionar que en caso este párrafo tenga el objetivo de incluir este requisito, se debe analizar el impacto sobre los procesos de liberación de predios, en particular, si ello conlleva a mayores retrasos en dichos procesos.

b) Con relación con la prórroga del plazo de la concesión

313. En la cláusula 4.3 de la VFC, se propone especificar que la solicitud de plazo de la Concesión se hará: **siguiendo el procedimiento de modificación contractual establecido en la normativa aplicable a los Contratos de Asociaciones Público Privadas**. Ello considerando que, el Concesionario no tiene un derecho preexistente a la ampliación del plazo, sino que estamos frente a una petición de gracia. En ese sentido, aun cuando el Concesionario cumpla con presentar la comunicación fundamentada correspondiente y con no haber incurrido en incumplimiento no subsanable de sus obligaciones contractuales, será potestad discrecional del Concedente acceder o no a la ampliación de plazo solicitada, aspecto que se sugiere sea precisado en la cláusula 4.4, siguiendo el procedimiento de modificación contractual establecido en la normativa aplicable a los Contratos de Asociaciones Público Privadas.

c) Con relación con el procedimiento para el rescate de la concesión

De acuerdo con el artículo 61° del TUO del DL. 1362, la entidad pública titular del proyecto (mas no el Regulador) la entidad facultada legalmente para asumir de manera provisional el proyecto, así como para realizar las contrataciones necesarias para garantizar la continuidad del proyecto tras la caducidad del contrato; por lo que, resulta necesario que se modifique la cláusula 17.23 de la VFC, a fin de que sea concordante con las competencias que han sido asignadas legalmente al Concedente, de acuerdo al marco legal vigente.

d) Con relación con los contratos de ejecución de las intervenciones

En la cláusula 14.9 de la VFC, referida a la relación del Concesionario con la(s) Constructora(s) para el desarrollo de las intervenciones, se debe precisar que el Constructor no puede pedir compensaciones de manera directa hacia el Concedente.

e) Con relación con función sancionadora y el escenario de fuerza mayor

Respecto a la función sancionadora, establecida en la cláusula 15.7 de la VFC, se debe precisar que la imposición y el pago de las sanciones no podrá ser considerado como una afectación al flujo financiero de la Concesión y tampoco se podrá invocar por ello la ruptura del equilibrio económico-financiero.

Respecto al escenario de Fuerza Mayor, se sugiere precisar que todos los casos deben ser por causas no imputables al Concesionario, así como, precisar el procedimiento de suspensión de obligación y que el Concesionario tendrá la opción de resolver el Contrato siempre que haya vencido el plazo máximo de suspensión.

f) Con relación procedimientos comunes

Sobre el particular, con objeto de no limitar a futuro las opciones de elección de un centro de Arbitraje, se recomienda incluir la posibilidad de elegir otros centros arbitrales, como el Centro de Análisis y Resolución de Conflictos de la Pontificia Universidad Católica del Perú o el Centro de Arbitraje del Colegio de Abogados de Lima.

g) Con relación al Anexo I referido a las obligaciones contractuales complementarias para la ejecución de las tareas de Conservación

Se requiere incluir como una obligación expresa del Concesionario, realizar sus propias evaluaciones y mediciones con el equipamiento y la periodicidad especificados en el texto del informe.

h) Con relación a los alcances del Trato Directo

En Cláusula 19.11 de la VFC referida al Trato Directo, se sugiere que cuando se haga referencia al Decreto Legislativo N° 1362, norma vigente que regula la promoción de la inversión privada mediante APPs, es conveniente agregar: *“o normas que la modifiquen o sustituyan”*.

Por otro lado, se sugiere considerar que se encuentran fuera del trato directo los temas vinculados con el régimen tarifario previsto en el Contrato de Concesión.

i) Con relación al Capítulo XXI: DOMICILIOS

Al respecto, se recomienda incorporar la posibilidad de comunicación a través de medios electrónicos; así como que se prescinda de mecanismos de comunicación como el télex o el fax, que ya no serían utilizados en la actualidad.

Atentamente,

Firmado por
Ricardo Quesada Oré
Gerente de Regulación y Estudios Económicos
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Firmado por
Francisco Jaramillo Tarazona
Jefe de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización
Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Firmado por
Javier Chocano Portillo
Jefe de la Gerencia de Asesoría Jurídica
Gerencia de Asesoría Jurídica

Visado por
Melina Caldas Cabrera
Jefa de Regulación
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Visado por
John Albert Vega Vasquez
Jefe de carreteras la red Vial
Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Visado por
Missael Alvarez Huaman
Analista de Estudios Económicos II
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Visado por
Claudia Ivonne Ortiz Cabrejos
Especialista Legal la Jefatura de Asuntos Jurídico
Contractuales
Gerencia de Asesoría Jurídica

Visado por
Rosario Dávila Rosales
Supervisora de Inversiones I
Gerencia de Supervisión y Fiscalización.

Visado por
Martin Volta Alomia
Supervisor de Operaciones I
Gerencia de Supervisión y Fiscalización.

Visado por
César Luis Perez Gómez
Supervisor Económico Financiero II
Gerencia de Supervisión y Fiscalización.

Visado por
Tito Jiménez Cerrón
Jefe de la Jefatura de Asuntos Jurídico Contractuales
Gerencia de Asesoría Jurídica

Visado por
Christian Rosales Mayo
Jefe de Asuntos Jurídico Regulatorios y Administrativos
Gerencia de Asesoría Jurídica

Visado por
Yessica Ochoa Carbajo
Analista de Regulación de la Jefatura de Regulación
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Visado por
Paul Gerson Tamayo Pereyra
Especialista Legal la Jefatura de Asuntos Jurídico
Regulatorios y Administrativos
Gerencia de Asesoría Jurídica

Visado por
Jorge Hernandez Chanduvi
Especialista Legal
Gerencia de Supervisión y Fiscalización.

Visado por
Jhoel Calvo Jáuregui
Especialista Ambiental
Gerencia de Supervisión y Fiscalización.

Se adjunta lo siguiente:
- Proyecto de Oficio de Presidencia Ejecutiva.
- Resumen ejecutivo.

NT: 2024073674