



Buenas prácticas en Asociaciones Público-Privadas: mecanismos de pago en los contratos de infraestructura de transporte

Análisis jurídico y estadístico de 2002 a 2026





Lucy Henderson Palacios
David Cohen Santa Cruz
Diego Alarcón Ospina
Jael Torres López
Carolina Jaramillo Ramirez
Yamely Quispe Bautista

Buenas prácticas en Asociaciones Público-Privadas: mecanismos de pago en los contratos de infraestructura de transporte

Análisis jurídico y estadístico de 2002 a 2026

Agencia de Promoción de la Inversión Privada – PROINVERSIÓN

Julio 2026



La Agencia de Promoción de la Inversión Privada (PROINVERSIÓN) no se responsabiliza por los comentarios y/o afirmaciones que el presente documento contenga. El documento tiene como tenor el ámbito informativo-académico y no de crítica. El íntegro del documento, incluyendo opiniones y estimaciones, ha sido elaborado por los autores, por lo que está sujeto a modificación sin previo aviso y no implica, necesariamente, una posición institucional de PROINVERSIÓN. La investigación desarrollada se basa en información pública disponible, por lo que no puede ser empleada como medio probatorio en la resolución de ningún tipo de controversia. Se espera que el lector encuentre el presente documento como un referente para comprender más sobre las buenas prácticas en las Asociaciones Público-Privadas (APP) en relación con los mecanismos de pago en los contratos de infraestructura de transporte, de los años 2002 al 2026.

Buenas prácticas en Asociaciones Público-Privadas: mecanismos de pago en los contratos de infraestructura de transporte. Análisis jurídico y estadístico de 2002 a 2026.

Autores:

Lucy Henderson Palacios
David Cohen Santa Cruz
Diego Alarcón Ospina
Jael Torres López
Carolina Jaramillo Ramirez
Yamely Quispe Bautista

Edición, diagramación y diseño por:

Agencia de Promoción de la Inversión Privada (PROINVERSIÓN)
Av. Canaval Moreyra N.º 150 piso 9 - San Isidro
Teléf. (511) 200-1200
contact@proinversion.gob.pe
Lima, Perú

Presidente ejecutivo:

Luis Natal Del Carpio Castro

Primera edición digital, julio 2026

Publicación digital disponible en: <https://www.investinperu.pe/publicaciones/>

Hecho el Depósito Legal en la Biblioteca Nacional del Perú N.º 2026-06296
ISBN: 978-612-49956-6-8



ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN	6
2. FINANCIAMIENTO DE LAS APP	7
3. LOS MECANISMOS DE PAGO	11
3.1 PROYECTOS AUTOFINANCIADOS	12
a) Tarifas aplicadas en proyectos de carreteras	12
b) Tarifas aplicadas en proyectos portuarios	14
3.2 PROYECTOS COFINANCIADOS	15
4. LAS MODIFICACIONES CONTRACTUALES	23
5. ANÁLISIS ESTADÍSTICO DE LAS ADENDAS	27
6. CASOS DE ESTUDIO	36
6.1. Tramo empalme 1B - Buenos Aires - Canchaque	36
6.1.1. Adenda N.º 1	37
6.1.2. Adenda N.º 2	38
6.1.3. Adenda N.º 3	39
6.1.4. Adenda N.º 4	39
6.2. Línea 2 y Ramal Av. Faucett - Av. Gambetta de la red básica del Metro de Lima y Callao	40
6.2.1. Adenda N.º 1	42
6.2.2. Adenda N.º 2	42
6.2.3. Adenda N.º 4	43
7. CONCLUSIONES	44
8. ANEXOS	47

1. INTRODUCCIÓN

Entre el año 2002 y 2026¹, PROINVERSIÓN participó en la adjudicación de treinta y dos (32) proyectos de Asociaciones Público-Privadas (APP) del sector Transporte que actualmente cuentan con contratos suscritos. En este periodo dichos proyectos cuentan con un total de ciento trece (113) adendas², de las que un gran número se vinculan a modificaciones de los mecanismos de pago.

Dado ello, resulta relevante el estudio de los mecanismos de pago para la identificación de buenas prácticas y lecciones aprendidas en los proyectos de infraestructura de transporte.

Al respecto, los mecanismos de pago son un pilar importante en el diseño de los contratos de APP debido a que, con estos, el Estado define las condiciones en las que se financiará la ejecución del proyecto. Por lo tanto, su diseño influye directamente en la distribución de riesgos y el éxito del proyecto.

Si los mecanismos de pago carecen de un diseño adecuado pueden asignar riesgos de manera errónea y no reflejar la realidad operativa del proyecto, generando problemas tales como sobrecostos, baja calidad del servicio, controversias o falta de sostenibilidad financiera. Por el contrario, un mecanismo de pago bien diseñado es capaz de garantizar servicios confiables y de calidad para los usuarios, a través de una eficiente ejecución contractual, lo que a su vez protege los recursos públicos.

En el sector Transporte (carreteras, aeropuertos, puertos, ferrovías y vías navegables) cada tipo de proyecto tiene particularidades propias. La demanda puede ser incierta, los estándares de disponibilidad son exigentes y la infraestructura requiere mantenimiento constante. Por ello, los mecanismos de pago en el sector deben adaptarse a cada caso, considerando aspectos como la calidad, la disponibilidad, el desempeño y la forma en que se comparten los riesgos entre el Estado y el inversionista.

Este documento pretende ofrecer una mirada clara y accesible sobre los mecanismos de pago utilizados en los proyectos APP del sector Transporte, con un enfoque orientado a las buenas prácticas y lecciones aprendidas que han surgido de su aplicación en distintos contextos. Además, muestra qué son estos mecanismos de pago, cómo funcionan y cuáles son los aspectos que, a partir de la experiencia acumulada, deben considerarse con mayor atención al momento de su diseño.

1. Al 28 de febrero de 2026.

2. Según el portal institucional del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (Ositrán).

2. FINANCIAMIENTO DE LAS APP

Debido a la naturaleza híbrida de los proyectos de APP, sus contratos consideran una estructura financiera que se distancia de otro tipo de contratos administrativos. La sostenibilidad financiera y el equilibrio económico financiero se conforman como piezas esenciales en el diseño de los contratos, por lo que las fuentes de financiamiento y los mecanismos de pago se introducen para garantizar que la contraparte privada pueda recuperar su inversión, cubrir costos operativos y obtener una rentabilidad razonable. Esto, mientras que el Estado recibe obras y servicios públicos disponibles para la ciudadanía y sujetos a estándares de calidad.

La lógica financiera bajo la que se estructuran los contratos de proyectos de APP se sostiene en gran parte por los mecanismos de pago que se hayan identificado para cada proyecto en específico. Estos mecanismos permiten clasificar a cada proyecto según su naturaleza financiera, dado que son distintos los proyectos en los cuales el Estado participa brindando una retribución determinada de aquellos en los que el privado obtiene los recursos a través del mismo proyecto.

La clasificación legal establecida por el marco normativo de las APP a lo largo del tiempo, según su estructuración financiera, es la siguiente:

Norma	Fecha de publicación	Modalidades
Ley N.° 32441	16.09.25	a) Cofinanciada b) Autofinanciada
Decreto Legislativo N.° 1362	23.07.18	a) Cofinanciada b) Autofinanciada
Decreto Legislativo N.° 1224	25.09.15	a) Cofinanciada b) Autofinanciada
Decreto Legislativo N.° 1012	13.05.08	a) Autosostenible b) Cofinanciada
Texto Único Ordenado de Concesiones ³	27.12.96	a) A título oneroso b) A título gratuito c) Cofinanciada por el Estado d) Mixta

3. Esta norma consolidó el texto de los Decretos Legislativos 758 y 839.

Es evidente que las modalidades de financiamiento prácticamente no han variado su denominación desde el Decreto Legislativo N.º 1012, que es la norma que introduce formalmente a las APP en Perú. Por lo tanto, es preciso definir qué desarrollo normativo tienen ambas categorías.

En la norma vigente, la Ley N.º 32441 (en adelante, la Ley) se establece lo siguiente en su artículo 25:

Modalidad	Descripción
Proyectos de APP cofinanciados	Refiere a los proyectos que requieren fondos públicos, otorgamiento o contratación de garantías financieras, o garantías no financieras con alta probabilidad de demandar cofinanciamiento.
Proyectos de APP autofinanciados	Refiere a los proyectos que cuentan con capacidad propia de generación de ingresos, que no requieren cofinanciamiento y cumplen con las siguientes condiciones: a. Demanda mínima o nula de garantías financieras por parte del Estado. b. Tener garantías no financieras por parte del Estado con una probabilidad nula o mínima de demandar cofinanciamiento.

En ambas modalidades, la Ley aborda dos conceptos relevantes que requieren ser precisados: el “cofinanciamiento” y la “capacidad propia de generación de ingresos”.

Al respecto, el cofinanciamiento, según el artículo 40 de la Ley es “cualquier pago que utiliza fondos públicos, total o parcialmente, a cargo de la EPTP para cubrir las obligaciones establecidas en el respectivo Contrato”. Por lo que se puede considerar cofinanciamiento a la obligación del Estado de desembolsar un monto de dinero predeterminado en favor de su contraparte privada en el marco de un contrato de APP, por un concepto en específico que permita la ejecución del proyecto.

Este esquema también es denominado como “cofinanciación pura” o “grant financing” (financiación tipo subvención), que implica financiamiento público no reembolsable realizado a través de pagos directos que se otorgan como subsidios de capital al privado (BID, et. al, 2016, pp. 40-44).



Esta “subvención” es pagada de forma directa, a través de montos equivalentes a un porcentaje del valor de los trabajos en curso o condicionarse a la consecución de hitos; de forma diferida anualmente, a través de pagos fijos que superan el plazo de construcción y no están sujetos a modificaciones; e incluso en especie, a través del aporte de terrenos o infraestructura construida y/o financiada (BID, et. al, 2016, pp. 40-44). Sobre esta última forma de cofinanciamiento descrita se precisa que, en Perú, de acuerdo al artículo 40 del reglamento de la Ley no se considera como cofinanciamiento a la cesión en uso, en usufructo o similar, de la infraestructura, bienes inmuebles o predios preexistentes, siempre que no exista transferencia de propiedad y estén directamente vinculados al proyecto.

El pago vinculado a porcentajes del valor de los trabajos, la consecución de hitos y las formas diferidas de pagos forman parte de los esquemas de financiamiento de muchos contratos de APP en el país. Esto se evidencia en el análisis de mecanismos como el PAO o PAMO, que se abordarán más adelante.

En el mismo artículo también se establece otros conceptos que no son considerados como cofinanciamiento, dentro de los que se menciona a “los pagos por concepto de peajes, precios, tarifas cobradas directamente a los usuarios o indirectamente a través de empresas, incluyendo aquellas de titularidad del Estado o entidades del mismo, para su posterior entrega al Inversionista”. En este sentido, se puede inferir que tanto el cobro de precios como tarifas forman parte de la capacidad propia de generación de ingresos de un proyecto (ya que no implica financiación por parte del Estado).

Sobre estos pagos, existen parámetros que deben considerarse al momento de su incorporación a los contratos de los proyectos (BID, et. al, 2016, pp. 57-58):

- **Definición de los niveles de peaje o tarifa:** en los proyectos se establecen tarifas de acuerdo a las necesidades de cada uno y al sector (transporte, agua, entre otros), lo que se puede manifestar a través de niveles máximos de peaje, tarifas medias máximas, peajes dinámicos, entre otros.
- **Revisión o indexación de las tarifas:** aplica para proyectos con tarifas limitadas, ya que estas se revisan e indexan durante la ejecución del contrato. Dentro de los índices más habituales se encuentra el índice de Precios al Consumidor o IPC, por vincularse a la inflación general.
- **Pagos a la autoridad contratante (en caso de exceso de ingresos):** en los proyectos con un potencial superior al de la viabilidad comercial, se puede establecer que las tarifas se reduzcan en beneficio del usuario o que el exceso obtenido sea repartido al Gobierno a través de pagos por adelantado o reparto de ingresos durante las operaciones como pago fijo anual o pago variable.

Estos elementos previsibles para proyectos de APP con propia capacidad de generación de ingresos también forman parte de muchos de los esquemas de financiamiento en proyectos en Perú. No obstante, esto no ocurre únicamente en los clasificados como autofinanciados, como se analizará a continuación.



3. LOS MECANISMOS DE PAGO

El financiamiento de los contratos de APP se diseña tomando como base las categorías enunciadas previamente. Esto tiene un momento específico en el marco del proceso de desarrollo de los proyectos.

La Ley establece que la forma de financiamiento del proyecto se evalúa en la Fase de Estructuración, al mencionar que “comprende el diseño del proyecto como Asociación Público Privada, incluida su estructuración económico-financiera, mecanismo de retribución en caso corresponda, asignación de riesgos y diseño del contrato” (artículo 37). Entendiendo mecanismo de retribución como el mecanismo de pago seleccionado para el proyecto.

Por su lado, el reglamento incorpora el concepto de análisis de bancabilidad, que tiene el siguiente objetivo:

Sondear la estructura económico-financiera del proyecto, la asignación de riesgos e identificar las condiciones o requisitos del proyecto para que la remuneración al Inversionista esté vinculada al cumplimiento de Niveles de Servicio y/o disponibilidad de la infraestructura, lo cual coadyuva a determinar el mecanismo de pago del proyecto. (Artículo 64, numeral 64.2)

Una de las metas principales de la Fase de Estructuración es la determinación de los mecanismos de pago. El Banco Mundial menciona que el mecanismo de pago es la forma en la que la parte privada de un proyecto de APP es “remunerada” (2017, p. 151).

De acuerdo con el mismo documento, estos mecanismos pueden incluir:

- Cargos a los usuarios
- Pagos del Estado
- Bonificaciones y sanciones

Se advierte que los mecanismos de pago comprenden tanto los instrumentos mediante los cuales el Estado realiza aportes o cofinanciamiento, como los esquemas que permiten el cobro directo a los usuarios por el uso de la infraestructura o un servicio.

Con esto, a continuación se expone un recuento de algunos de los mecanismos de pago utilizados en el sector Transporte, clasificados entre aquellos correspondientes a proyectos autofinanciados o cofinanciados y en orden cronológico.

3.1 Proyectos autofinanciados

En los proyectos de APP autofinanciados de transporte, en el periodo materia de análisis (2002 a 2026), el mecanismo de pago principal es el cobro de tarifas a los usuarios por concepto de uso de la infraestructura o servicios del proyecto.

a) Tarifas aplicadas en proyectos de carreteras

En cuanto al transporte por carreteras, el primer proyecto que incorporó dicho mecanismo –en el periodo en análisis– fue la Red Vial N.º 5: Tramo Ancón-Huacho-Pativilca, cuyo contrato fue suscrito el 15 de enero de 2003 entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), como representante del Estado peruano en calidad de concedente, y Norvial S. A., como concesionario.

El contrato define la tarifa como “el monto permitido, que está facultada a cobrar la SOCIEDAD CONCESIONARIA a los Usuarios por concepto de Peaje, más el Impuesto General a las Ventas y cualquier otro aporte de Ley” (p.10). Es decir, con el contrato suscrito, el concesionario adquiere el derecho de cobrar un monto predeterminado a los usuarios que utilicen el Tramo Ancón-Huacho-Pativilca para transportarse.

Como se explicó anteriormente, este derecho es otorgado por el concedente como el mecanismo con el que se recuperará la inversión realizada por el concesionario en la infraestructura del proyecto y mantendrá a la misma operativa y con los servicios obligatorios establecidos en el contrato. Entre los servicios obligatorios del proyecto que debe brindar el concesionario en el contrato original se encuentran: proporcionar a la Policía Nacional del Perú (PNP) oficinas para vigilancia y control, equipos de auxilio mecánico, ambulancias, servicios higiénicos (por lo que podrá cobrar), entre otros.

Ahora bien, el mecanismo se ejecuta en determinadas estaciones de peaje (para el caso descrito, originalmente tres estaciones). El pago de cada usuario se realizará de acuerdo a la categoría del vehículo con el que está usando la infraestructura.

El monto del peaje a ser cobrado es fijado contractualmente para este proyecto, el que aumenta gradualmente según ciertos hitos. Igualmente, las reglas del cobro de peaje son fijadas en el contrato, como por ejemplo, que los vehículos ligeros pagan una tarifa básica, mientras que los pesados una tarifa básica por cada eje.

Este monto no es fijo, se reajusta anualmente por el concesionario, a partir de la aprobación de la culminación de las obras de la primera etapa, de acuerdo a una fórmula contractual basada en variables como el Índice de Precios al Consumidor (publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI)), el Consumer Price Index (publicado por el Departamento de Estadísticas Laborales de los Estados Unidos) y el tipo de cambio.

$$\text{Peaje} = (\text{US\$}150 \times 50\%) \times \left(\frac{\text{CPI}}{\text{CPI}_0} \right) \times \text{TC}_0 + [(\text{US\$}150 \times 50\%) \times \left(\frac{\text{IPC}}{\text{IPC}_0} \right) \times \text{TC}_0]$$

Este reajuste se encuentra supervisado, y en caso presente una variación de más del 10 % desde el último reajuste, el supervisor debe proceder a realizar otro reajuste de tipo extraordinario.

El proyecto más reciente que utiliza este mecanismo es la Panamericana Sur: Ica-Frontera con Chile, cuyo contrato fue suscrito el 30 de enero de 2013 entre el MTC, como representante del Estado peruano en calidad de concedente, y Concesionaria Peruana de Vías (Covinca) S. A., como concesionario.

Aunque el esquema a modo general es el mismo que el proyecto Red Vial N.º 5, algunas diferencias implementadas en este último contrato son las siguientes:

- Los servicios higiénicos de cada unidad de peaje como servicio obligatorio gratuito.
- Nuevo servicio de Central de Emergencia 24 horas, en coordinación con la policía y centros de salud, como servicio obligatorio gratuito.
- Regulación específica para casos en los que el concesionario no pueda explotar las unidades de peaje por protestas sociales, lo que se considerará como evento de fuerza mayor.
- Exención del pago de la tarifa a vehículos utilizados para atender servicios de emergencia, vehículos militares y vehículos de la Cruz Roja Peruana, de acuerdo al marco normativo vigente.
- Redondeo de céntimos hacia abajo en el cobro de tarifas.

De estas modificaciones al mecanismo en común de ambos contratos, el vinculado a las protestas sociales describe lo siguiente:

En caso el CONCESIONARIO se vea imposibilitado de explotar las unidades de peaje, debido a actos de protestas sociales que impidan el funcionamiento de las mismas, comunicará por escrito al CONCEDENTE esta situación para que sea considerada como un evento de fuerza mayor, de conformidad con lo establecido en el literal a) de la cláusula 17.1. Asimismo, por esta misma causal, el CONCEDENTE con opinión del REGULADOR podrá modificar la ubicación de la unidad de peaje, para cuyo efecto el CONCEDENTE asumirá el costo que demande tal modificación.

Sin perjuicio de lo anterior, luego de la verificación por parte del CONCEDENTE, este procederá a restablecer el orden social con el objetivo de permitir al CONCESIONARIO el cumplimiento de la obligación indicada.

El CONCEDENTE deberá agotar esfuerzos para que el CONCESIONARIO pueda cumplir con la obligación antes mencionada y en caso persista la referida resistencia social por más de seis (6) meses, el CONCEDENTE deberá declarar que existe una situación de conmoción social, con lo cual el CONCESIONARIO podrá hacer uso de los seguros correspondientes que cubran los riesgos asociados a esta conmoción. (2013, pp. 57-58)

b) Tarifas aplicadas en proyectos portuarios

En cuanto a estos proyectos, las tarifas son cobradas de manera distinta de acuerdo al esquema de negocio propio del subsector. En los proyectos portuarios, los derechos otorgados al concesionario para recuperar su inversión en el proyecto son más amplios que en el subsector carreteras.

El primer proyecto autofinanciado que se tomará como referencia para el estudio de este mecanismo en contratos de APP en Perú, en función al periodo en análisis, es el del Terminal Portuario del Callao Nuevo Terminal de Contenedores – Muelle Sur. Su contrato fue suscrito el 24 de julio de 2006 entre la Autoridad Portuaria Nacional (APN) a título propio y actuando en representación del MTC, como representante del Estado peruano en calidad de concedente, y DP World Callao S. A., como concesionario.

El concesionario está obligado a operar la infraestructura portuaria concesionada y a prestar los servicios correspondientes a los usuarios del Nuevo Terminal de Contenedores – Zona Sur, sobre los que tiene derecho a organizar y administrar de la manera que considere más adecuada, siempre y cuando no contravenga el contrato.

Los servicios se clasifican de la siguiente manera:

i. Servicios estándar: son aquellos que el concesionario presta de manera obligatoria a todo usuario del terminal, lo que comprende al embarque y desembarque, y por el que se cobra una tarifa como única contraprestación. Se divide en los siguientes servicios:

- Servicios en función a la nave: consideran los servicios de amarre y desamarre de las naves en el amarradero del terminal. La tarifa de estos se cobra a la nave en relación al metro de eslora⁴ de la nave y por el tiempo que la nave permanezca en el muelle.
- Servicios en función a la carga: consideran los servicios de descarga y/o embarque de contenedor. La tarifa de estos se cobra por contenedor e incluye el servicio de tracción entre la nave y el área de almacenaje, manipuleo para la recepción del contenedor y carguío, y pesaje.

El servicio de almacenaje no se considera dentro de la tarifa por cuarenta y ocho (48) horas de depositados los contenedores en el terminal. Pasado ese tiempo, el concesionario puede cobrar por dicho servicio.

ii. Servicios especiales: son aquellos que el concesionario puede prestar a los usuarios que lo soliciten y por los que tiene derecho a cobrar un precio. Es importante resaltar que este precio no está regulado, a diferencia de la tarifa del servicio estándar.

Por lo tanto, el proyecto se financia tanto con el cobro de tarifas como con el cobro de precios. Las tarifas están sometidas a regulación y se revisan de acuerdo a un mecanismo regulatorio establecido por Ositrán que utiliza el Retail Price Index (RPI), que es la inflación expresada en un índice general de precios, y el Factor de Productividad (X), que corresponde a las ganancias promedio por productividad del concesionario.

La fórmula utilizada para la revisión de la tarifa es la siguiente:

RPI – X

Donde:

RPI: es la variación anual promedio del índice de precios al consumidor (CPI)¹ de los Estados Unidos

X: es la variación anual promedio de la productividad. El X será calculado por el REGULADOR y será revisado cada cinco años.

4. Longitud máxima de una nave medida desde los extremos de proa y popa.

Estas revisiones tarifarias se realizan cada cinco (5) años, pero se actualizan anualmente.

El proyecto más reciente en utilizar este mecanismo es el del Terminal Multipropósito de Salaverry, cuyo contrato fue suscrito el 1 de octubre de 2018 entre la Autoridad Portuaria Nacional (APN) a título propio y actuando en representación del MTC, como representante del Estado peruano en calidad de concedente, y Salaverry Terminal International S. A., como concesionario.

En este proyecto se establecen nuevamente servicios estándar y servicios especiales, aunque con diferencias que parten de la clasificación del terminal portuario. Es así que dentro de los servicios estándar se consideran también “servicios al pasajero”.

Adicionalmente, considera una tercera categoría general de servicios denominados “Servicios no portuarios”, que son todos aquellos que no califican como estándar o especial. Por estos, el concesionario cobrará un precio en los términos y condiciones pactados libremente con los usuarios de los mismos.

Por otro lado, en este proyecto tanto los servicios estándar como especiales están sujetos a regulación tarifaria (es decir, por estos deben cobrar tarifas y no precios). Además, se menciona que existen tarifas máximas que no podrán ser superadas. No obstante, no todos los servicios especiales estarán sujetos a regulación de tarifa, para esto se establece un procedimiento ante Indecopi en el que se establecerá si existe o no suficiente competencia en el mercado respecto de determinados servicios especiales.

3.2 Proyectos cofinanciados

Aunque algunos proyectos generan ingresos propios, es posible que otros, dada su magnitud o perfil de riesgo, puedan requerir financiamiento por parte del Estado. En el marco normativo, aquellos son los proyectos de APP cofinanciados, los cuales en el sector Transporte adquieren una naturaleza mixta.

Esto es así porque al tratarse de proyectos vinculados a un servicio público eminentemente económico, siempre se encuentran en la posibilidad de realizar un cobro tarifario. Por lo que, en los proyectos de este sector, existió tanto un mecanismo de pago cubierto por el Estado como un mecanismo de pago cubierto por los usuarios.

Este último, como se estudió previamente, es la tarifa cobrada en vías (correspondiente al concepto de peaje y adicionales) y la cobrada en puertos (correspondiente a los servicios prestados a las naves y usuarios). Estos esquemas, de por sí, no varían de manera significativa en este tipo de contratos.

Los elementos que sí son nuevos son los mecanismos de pago diseñados por el Estado para financiar al proyecto, entre los que se encuentran los pagos periódicos por conceptos específicos que incluso podrán ingresar al mercado de valores. Se aclara que, en el siguiente análisis, se tomará en consideración únicamente al subsector carreteras considerando que los mecanismos de pago vinculados a proyectos cofinanciados de todos los subsectores han variado múltiples veces de denominación a lo largo del tiempo, siendo los del subsector carreteras los que permiten un estudio general de este tipo de mecanismos.

El primer proyecto –dentro del periodo en análisis– que incorporó este régimen mixto fue el Eje Multimodal del Amazonas Norte –IIRSA, cuyo contrato fue suscrito el 17 de junio de 2005 entre el MTC, como representante del Estado peruano en calidad de concedente, y Concesionaria IIRSA Norte S. A., como concesionario.

En el régimen económico del contrato se establece que, además del cobro tarifario y otros ingresos por la prestación de servicios opcionales, el Estado peruano se obliga a realizar determinados aportes al concesionario. Estos pagos fueron denominados de la siguiente manera:

1. Pago Anual por Obras (PAO). La cuota anual a ser pagada es de USD 29 350 963 por un plazo de quince (15) años desde la concesión del proyecto. Está sujeta a determinadas condiciones.
2. Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO). La cuota anual a ser pagada es de USD 15 290 534 desde la fecha de inicio de explotación y hasta el final de la concesión del proyecto. Está sujeta también a determinadas condiciones.

Este pago considera la suma total de USD 3 600 000 por concepto de provisión anual por mantenimiento periódico.

Ambos montos pueden ser reajustados por concepto de variación de precios de insumos de la construcción, a solicitud de cualquiera de las partes, con la finalidad de actualizar los avances de obra. Ambos con fórmulas que consideran el Índice de Precios al Consumidor (CPI), tipo de cambio y Factor de Ajuste. Este factor es determinado por otra fórmula que considera la proporción de avance de obra, el periodo de ajuste, número de ajustes a realizar, el Índice General de Precios al Consumidor del INEI y los Índices Unificados de Precios del INEI (sobre mano de obra, cemento, acero, maquinaria, entre otros).

Los montos del PAO y PAMO son establecidos como la totalidad de todos los pagos que debe realizar el concedente en el marco de las bases y el contrato del proyecto – sin incluir IGV u otro impuesto– (p. 71, cláusula 8.22).

El PAO es regulado por un procedimiento contractual para que se haga efectivo, cuyos rasgos más importantes son los siguientes: (pp. 71-76, cláusula 8.23)

- Los montos de los pagos deben estar contemplados en la Ley de Presupuesto General de la República. Para esto, se genera la obligación del Estado de habilitar cada año las partidas presupuestarias correspondientes.
- El concesionario debe presentar al concedente durante el primer trimestre de cada año, la relación de todos los pagos que deba previsiblemente efectuar el Estado para el año siguiente (indicando motivo, cuantía estimada y plazo).
- Para que el concesionario tenga derecho a recibir los pagos debe cumplir con determinadas condiciones verificadas por el regulador, como las siguientes:
 - o Recepción y conclusión de las obras correspondientes a una etapa específica, con la conformidad y satisfacción del concedente.
 - o Tiempo transcurrido desde la fecha de inicio de la construcción. Por ejemplo, veinticuatro (24) meses o cincuenta y cuatro (54) meses.
- Las condiciones anteriores se repiten por número de etapas en el contrato (en el caso concreto, por dos etapas), dividiendo el monto de pago entre el número de etapas.
- Los pagos por etapa se realizan mediante cuotas de periodicidad semestral.
- El concedente efectúa los pagos a través de cheques de gerencia o transferencia bancaria a nombre del concesionario o quien este señale. Estos desembolsos son realizados a un fideicomiso establecido en el contrato.
- El concedente no tiene derecho a hacer ninguna retención, deducción o compensación respecto de los pagos.
- Una vez cumplidas las condiciones de pago, el concedente está obligado a pagar ininterrumpidamente en las fechas correspondientes, lo que no se verá afectado ni invalidado por ninguna circunstancia tales como: el fracaso, imposibilidad en el uso de las obras, destrucción total o parcial de las obras por eventos de fuerza mayor, cambio de control del concesionario o cualquier otro evento que no esté vinculado a la suspensión de obligaciones contractuales.

El PAMO es regulado por un procedimiento contractual para que se haga efectivo, cuyos rasgos más importantes son los siguientes: (pp. 76-83, cláusula 8.24)

- Los montos de los pagos deben estar contemplados en la Ley de Presupuesto General de la República. Para esto, se genera la obligación del Estado de habilitar cada año las partidas presupuestarias correspondientes.
- El concesionario debe presentar al concedente durante los primeros cinco (5) días de los meses de enero, abril, julio y octubre de cada año, un informe al regulador con el detalle de la recaudación por peajes del trimestre anterior⁵.
- El concedente debe depositar en el fideicomiso correspondiente los montos necesarios para completar los pagos del PAO y PAMO establecidos contractualmente (cuya otra parte es la recaudación por peajes).
- El pago es realizado a partir de la fecha de inicio de la explotación.
- El regulador debe aprobar el informe trimestral del concesionario y verificar el cumplimiento de los niveles de servicio del proyecto para que el concedente pueda efectuar el pago al concesionario.
- En caso la recaudación de peaje sea mayor a los pagos por concepto de PAMO, y el concedente ya haya cumplido su obligación de pago del PAO, se determina un monto a favor del concedente según una fórmula.
- El monto de PAMO se reajusta anualmente de acuerdo a una fórmula que considera el monto de PAMO ofertado por el concesionario, el CPI, el tipo de cambio y el IPC del INEI.



5. La recaudación por peajes trimestrales es depositada en la cuenta de fideicomiso correspondiente, a efectos de que este fondo sirva para efectuar los pagos correspondientes al PAO y PAMO.

De manera adicional a estos procedimientos por mecanismo de pago, el contrato estableció que, una vez cumplido el pago del PAO por parte del concedente, se podrá calcular un monto a favor de este si es que la recaudación del peaje supera el monto del PAMO a ser pagado. Este cálculo se realizaría de la siguiente manera:

$$Di=[Ei -(PAMOt/4)]\times 0,8$$

Di, es el Pago a favor del CONCEDENTE.

PAMO es la cuota anual a que tiene derecho el CONCESIONARIO en el trimestre analizado, sin incluir el Impuesto General a las Ventas y otros aportes de ley. En el caso del primer y último trimestre de la Concesión, esta cuota será multiplicada por el factor indicado en el Acápite d.2.

Subíndice i es el trimestre correspondiente de análisis.

Subíndice t es el año calendario a que pertenece el trimestre analizado.

Ei es la recaudación trimestral neta recaudada por el CONCESIONARIO sin incluir el Impuesto General a las Ventas y otros aportes de ley, y considerando lo indicado en la Cláusula 10.6.

Este sería uno de los casos de regulación de estructura financiera en la que se considera un pago de excedente al Estado. La diferencia en este caso es que este mecanismo, en lugar de estar en un proyecto autofinanciado, se ha identificado en un proyecto cofinanciado.

Los contratos de APP de proyectos cofinanciados del sector Transporte posteriores al Eje Multimodal del Amazonas Norte – IIRSA optaron por fórmulas similares, hasta que en 2006 comenzaron a introducirse pagos con denominaciones distintas, tales como el PAS, PPO, RPI o RPMO. En el caso del subsector ferroviario, se introdujeron incluso mecanismos distintos propios de su naturaleza, como el PKT (para la Línea 1) o el PMR (para la Línea 2 y el Ferrocarril Huancayo-Huancavelica).

No obstante esta variedad de fórmulas, para continuar el alcance del presente estudio, se propone centrar el análisis en el contrato del proyecto cofinanciado del sector Transporte suscrito más recientemente para evaluar el estatus actual de la regulación de los mecanismos de pago. Este proyecto es la Carretera Longitudinal de la Sierra – Tramo 4, cuyo contrato fue suscrito el 9 de octubre de 2025 entre el MTC, como representante del Estado peruano en calidad de concedente, y Concesionaria Vial del Centro S. A., como concesionario.

Nuevamente, el régimen tarifario en cuanto a peajes mantiene una estructura similar al de casos anteriores. En cuanto al cofinanciamiento del proyecto, se establece que los recursos de este serán cubiertos de la siguiente manera:

$$\text{Cofinanciamiento}=\text{RPI}+\text{PAMPI}+\text{PPO}+\text{RPMO}+\text{PPCP}-(\text{Recaudación de Peaje}-\text{Provisión de EV})-\text{Penalizaciones}$$

A diferencia del contrato anterior; que también regulaba un fideicomiso de administración, pero de manera concisa y en una cláusula específica; en este contrato el fideicomiso de administración se regula junto a los mecanismos de pago relacionados al cofinanciamiento en un anexo independiente (anexo XI del contrato).

El cofinanciamiento en este proyecto se divide en los siguientes conceptos:

Mecanismo de pago	Descripción
RPI (Remuneración por Inversiones)	La remuneración anual en dólares, más IGV, irrevocable, incondicional y transferible que el concedente debe pagar al concesionario por concepto de las obligaciones de rehabilitación y mejoramiento, y la elaboración del estudio definitivo de ingeniería.
PAMPI (Pago Anual por Mantenimiento Periódico Inicial)	La remuneración anual en dólares, más IGV, de naturaleza irrevocable, incondicional y transferible que el concedente debe pagar al concesionario por concepto de obligaciones de mantenimiento periódico inicial, elaboración del expediente técnico, gastos del proceso y otros costos asociados.
PPO (Pago por Obras)	El pago, más IGV, que el concedente debe pagar para retribuir los avances de obra de la construcción del Evitamiento San Clemente realizados por el concesionario.
RPMO (Remuneración por Mantenimiento y Operación)	La remuneración anual en dólares, más IGV, que el concedente debe pagar al concesionario por concepto de costos de operación, mantenimiento vial rutinario y periódico del proyecto.
PPCP (Pago por la Ejecución del Programa de Conservación Previa)	El pago, más IGV, que el concedente debe pagar al concesionario como concepto de costos referentes a la conservación previa, su programa de conservación previa y otros costos operativos previos a la ejecución de intervenciones.

Ahora bien, de todos los aspectos procedimentales que se regulan en el contrato materia de estos mecanismos, se sintetizarán los más importantes.

Tanto el RPI como el PAMPI cuentan con un procedimiento específico que debe cumplirse de manera previa al pago. Para esto, se debe tomar en cuenta la existencia de conceptos como el Hito Constructivo, Hito Funcional, el CAO (Certificado de Avance de Obra) o CAMPI (Certificado de Avance del Mantenimiento Periódico Inicial).

De acuerdo con el contrato suscrito, el Hito Constructivo es el avance de obra expresado en porcentaje que debe verificar el regulador en función de la ejecución del presupuesto considerando en el EDI (Estudios Definitivos de Ingeniería) aprobado por el concedente. Cada hito tendrá un valor mínimo del 10 % del EDI, que al finalizar deberán sumar el 100 % (p. 997).

Por otro lado, para el pago del RPI, el apéndice 4 del Anexo XI del contrato establece que el concesionario debe obtener los CAO (Certificado de Avance de Obra), que son certificados libremente transferibles, es decir, que no requieren de la autorización del Estado para ser transferidos o cedidos. Como resultado de la obtención de los CAO, el concesionario obtiene derechos de cobro denominados RPI-CAO.

Estos derechos de cobro son pagados a partir del mes cuarenta (40) desde la conformidad del cierre financiero y de forma trimestral, durante sesenta (60) trimestres calendario consecutivos. Lo anterior equivale a decir que el RPI se pagará en las mismas sesenta (60) cuotas trimestrales. Estos derechos de cobro se determinan de acuerdo a la siguiente fórmula:

$$RPICAO_i = \frac{RPI_{CF}}{4} \times CAO_i$$

Donde:

RPICAO_i: valor del RPICAO trimestral a ser retribuido por el Hito Constructivo “i”.

RPI_{CF}: valor del RPI ajustado de acuerdo con el numeral 10 del apéndice 4 del anexo XI.

CAO_i: porcentaje que representa el presupuesto del Hito Constructivo respecto del total del presupuesto del EDI aprobado de la rehabilitación y mejoramiento calculado con dos decimales.

Para la emisión del CAO correspondiente al Hito Constructivo, el regulador deberá haber aprobado el informe de avance y emitido el reporte de revisión en el que verifique la culminación del hito (p. 999).

Por su lado, respecto al PAMPI, el apéndice 5 del Anexo XI del contrato establece que el concesionario debe obtener los CAMPI, que son libremente transferibles, para adquirir los FPAMPI (que son los derechos de cobro en su favor, proporcionales a la PAMPI). Estos certificados tienen un procedimiento y características similares a las del CAO, solo que en lugar de Hitos Constructivos se habla de Hitos Funcionales y en lugar de EDI se habla del ET (Expediente Técnico).

Los Hitos Funcionales refieren a los subtramos de la carretera que pueden prestar servicios de forma individual para los usuarios cumpliendo los niveles de servicio. A su vez, representan avances del Mantenimiento Periódico Inicial (MPI), que son los trabajos o mejoras a ejecutar a fin de alcanzar los niveles de servicio exigidos, expresados en porcentajes que debe verificar el regulador en función de la ejecución del presupuesto considerando en el ET. El valor total de los Hitos Funcionales debe sumar el 100 % del presupuesto contenido en el ET, pero cada hito tendrá un valor mínimo que corresponda a la ejecución total del MPI del hito respecto del presupuesto del ET.

4. LAS MODIFICACIONES CONTRACTUALES

A lo largo del tiempo, la normativa sobre APP ha ido evolucionando para contar con un marco institucional más adecuado. Esta evolución busca establecer procesos claros, eficientes y predecibles que fomenten la inversión privada mediante APP y Proyectos en Activos (PA), así como acelerar la ejecución y el desarrollo de estos proyectos.

Las modificaciones incorporadas en la normativa también han permitido que el Estado peruano adopte mejores prácticas internacionales. Un ejemplo de ello son las Recomendaciones del Consejo de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) sobre los Principios de Gobernanza Pública de las APP, las cuales promueven un marco institucional claro y confiable, además de definir responsabilidades precisas entre las entidades que participan en los proyectos, como el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF, 2025).

Este marco normativo ha pasado por cuatro etapas claramente definidas, lo que evidencia un proceso progresivo de mejora y madurez en la gestión de contratos de largo plazo por parte del Estado.

A continuación, se presenta un análisis de los cambios introducidos en cada etapa normativa. Se identifican los elementos que fueron incorporados, modificados, eliminados o mantenidos entre una norma y otra. Además, se indica su impacto en la gestión de los contratos y se incluyen comentarios que resaltan las buenas prácticas adoptadas en el tiempo.

Cuadro analítico de los cambios progresivos de la normativa APP

A continuación, se detalla la evolución normativa referida a la gestión de modificaciones contractuales desde la dación del Decreto Legislativo N.º 1012 hasta la fecha (Ley N.º 32441).

Decreto Legislativo N.º 1012 (DL 1012)	Decreto Legislativo N.º 1224 (DL 1224)	Decreto Legislativo N.º 1362 (DL 1362)	Ley N.º 32441 (Ley)
Principales reglas			
Se determinó que las modificaciones contractuales debían procurar, no alterar, lo siguiente: - El diseño original. - La distribución de riesgos. - Las condiciones económicas y técnicas convenidas. - El equilibrio económico-financiero de las partes.	Se realizaron los siguientes cambios conceptuales: - Se incorporó “naturaleza del proyecto” en lugar de “diseño original”. - Se incorporó “condiciones de competencia del proceso de promoción” en lugar de “condiciones económicas y técnicas convenidas”.	Se estableció que, en el marco de una modificación contractual, las condiciones de competencia deben evaluarse sobre la siguiente información: - Condiciones de competencia identificadas en el IEL. - Disposiciones contractuales. - Hechos sobrevinientes a la adjudicación de la Buena Pro. - Condiciones no imputables al inversionista que afecten el desenvolvimiento del proyecto. Y también que la EPTP debe sustentar el valor por dinero a favor del Estado.	Actualmente, en el marco de una modificación contractual, la EPTP debe sustentar lo siguiente ante las entidades opinantes: - Se mantiene el equilibrio económico-financiero. - La evaluación debe sustentarse de manera marginal respecto de las nuevas obligaciones. - Se mantienen las condiciones de competencia. - La evaluación de estas comprende: i) las variables que conforman el Factor de Competencia; y ii) las variables que el OPIP determine que tienen impacto directo significativo sobre i). - Salvo la ocurrencia de hechos sobrevinientes que afecten severamente el servicio público, de manera posterior a la suscripción del contrato. - Se mantiene la adecuada distribución de riesgos del contrato de APP. - Se mantiene la naturaleza del proyecto. La EPTP es responsable de sustentar el valor por dinero a favor del Estado y la propuesta de modificación contractual y sus cláusulas.
Límite temporal para la suscripción de modificaciones contractuales			
Se determinó que en los primeros tres (3) años contados desde la fecha de suscripción del contrato de APP, no se podían suscribir modificaciones contractuales, con excepción de los siguientes casos: - Corrección de errores materiales. - Requerimientos sustentados de los acreedores permitidos (cierre financiero). - Precisión de aspectos operativos específicos que impidan la ejecución del contrato.	No se introdujo ningún cambio sustancial.	Igualmente, se agregaron dos nuevas excepciones: - Hechos sobrevinientes a la Buena Pro imprescindibles para la ejecución. - El restablecimiento del equilibrio económico financiero derivado estrictamente del propio contrato.	Actualmente, el límite temporal de los tres años (3) primeros años contados desde la fecha de suscripción del contrato de APP considera las siguientes excepciones: - Corrección de errores materiales. - Hechos sobrevinientes a la suscripción del contrato imprescindibles para la ejecución. - Incorporación de aspectos operativos. - Restablecimiento del equilibrio económico-financiero resultado estrictamente de la aplicación del contrato suscrito.

Decreto Legislativo N.º 1012 (DL 1012)	Decreto Legislativo N.º 1224 (DL 1224)	Decreto Legislativo N.º 1362 (DL 1362)	Ley N.º 32441 (Ley)
			Obligaciones de adquisición o expropiación de predios y liberación de interferencias.
Límite para evaluar un nuevo proceso de selección como alternativa a la modificación			
Se determinó que si la modificación desvirtuaba el objeto contractual o involucraba un monto adicional que superaba el 15 % del Costo Total del Proyecto (CTP), la entidad evaluará la conveniencia de realizar un nuevo proceso de selección como alternativa a negociar una modificación al contrato de APP.	Se mantuvo el límite del 15 % del CTP.	Se mantuvo el límite del 15 % del CTP.	Actualmente, se elevó el umbral al 20 % del CTP para evaluar un nuevo proceso de selección como alternativa a negociar una modificación al contrato de APP, si es que la modificación contractual desvirtuara el objeto del proyecto original o involucrara un monto adicional.
Procedimiento para la suscripción de las modificaciones contractuales			
No existía como etapa formalizada. Se realizaba por solicitudes de opiniones independientes. Se requerían las opiniones del Organismo Regulador (OR), OPIP (no vinculante) y MEF, de corresponder.	Se incorpora el procedimiento de “evaluación conjunta”, en el que participan las entidades públicas que deben emitir opinión. La OPIP brinda información a requerimiento de estas entidades. El procedimiento es conducido por la EPTP y finaliza cuando esta así lo determine. Culminada la evaluación conjunta, la EPTP solicita las siguientes opiniones: - OR (no vinculante). - MEF (favorable) de corresponder. - Se estableció que, sin esta opinión favorable, la modificación no surte efecto y es nula de pleno derecho.	Se establece que PROINVERSIÓN brinda información a requerimiento sobre lo siguiente: - Estructuración original del proyecto. - Distribución de riesgos. - Diseño económico-financiero inicial. Culminada la evaluación conjunta, la EPTP solicita las siguientes opiniones: - PROINVERSIÓN (no vinculante). - OR (no vinculante). - MEF (favorable), de corresponder. Caso contrario, la modificación no surte efecto y es nula de pleno derecho. - Contraloría General de la República – CGR (informe previo no vinculante), de corresponder.	Actualmente, se tiene un procedimiento estructurado en tres etapas: - Evaluación conjunta (incluyendo sus ampliaciones, finaliza en un plazo máximo de seis (6) meses). - Sustento a cargo de la EPTP. - Solicitud de opiniones. En la evaluación conjunta, la EPTP evalúa preliminarmente la modificación considerando, entre otros, lo siguiente: - Verificación de que la propuesta cuenta con información técnica, económica, financiera y legal, según corresponda. - Elaboración del cronograma detallado del procedimiento para la modificación y su implementación. Posteriormente, la EPTP convoca a las entidades competentes que deben emitir opinión sobre la propuesta de modificación. La EPTP debe asegurar la intervención del inversionista, como mínimo, en una (1) reunión del procedimiento. A su vez, este último puede convocar, a través de la EPTP, a las entidades públicas que participan en el proceso de evaluación conjunta, a efectos de exponer su propuesta. La EPTP debe elaborar, antes de concluir, un texto consensuado como resultado, incluyendo al inversionista.

Decreto Legislativo N.º 1012 (DL 1012)	Decreto Legislativo N.º 1224 (DL 1224)	Decreto Legislativo N.º 1362 (DL 1362)	Ley N.º 32441 (Ley)
			En proyectos donde PROINVERSIÓN fue OPIP, la EPTP puede requerir a dicha entidad que informe sobre: • El diseño del proyecto. • La estructuración económico-financiera original. • La asignación original de riesgos. En el sustento a cargo de la EPTP, esta sustenta el texto consensuado (con los aspectos técnicos, económicos, financieros y legales que la respaldan) en un plazo máximo de treinta (30) días hábiles, ampliable hasta diez (10) días hábiles más. En la solicitud de opiniones, la EPTP solicita la opinión de las entidades competentes, en el siguiente orden y de corresponder: 1. PROINVERSIÓN (no vinculante). En caso cumpla el rol de EPTP no corresponde. 2. OR (no vinculante). La EPTP puede solicitar la opinión de PROINVERSIÓN y del OR de manera paralela. 3. MEF (favorable), de corresponder. Caso contrario, la modificación no surte efecto y es nula de pleno derecho. 4. CGR (informe previo no vinculante).

Del cuadro comparativo anterior, se advierte que la regulación inicial en materia de modificaciones contractuales en contratos de APP era menos detallada procedimentalmente a diferencia de la normativa vigente, la cual ha ido consolidando e introduciendo regulaciones sustantivas y procedimentales más detalladas.

Estos cambios tienen un impacto, en cuanto a la predictibilidad, tanto para el Estado como para el inversionista, ya que permite que sus representantes tengan un panorama más completo sobre el contenido y alcance de las modificaciones a ser propuestas. Tal es así, que uno de los aspectos relevantes en la introducción de la evaluación del equilibrio económico-financiero es su estricta vinculación con las nuevas obligaciones a ser introducidas.

En cuanto al límite temporal durante los cuales las partes del contrato de APP no pueden realizar modificaciones, se han incluido supuestos de excepción adicionales. Entre estos se encuentran ahora la liberación de interferencias y la disponibilidad de predios, evidenciando al saneamiento físico-legal como uno de los principales retos de ejecución de un proyecto. Además, se modificó el hito de la excepción relacionada a los hechos sobrevinientes imprescindibles para la ejecución del proyecto, antes era buena pro, ahora es suscripción del contrato de APP. No obstante, el plazo de los primeros tres (3) años contados desde la fecha de suscripción del contrato de APP no tuvo modificaciones.

Por otro lado, se incrementó el porcentaje de CTP que debía ser superado por montos adicionales en una modificación contractual, para evaluar un nuevo procedimiento de selección como alternativa del 15 % al 20 %. Esta ampliación permite jurídicamente que los proyectos puedan plantear modificaciones contractuales de mayor valor económico, sin antes evaluar acudir a un nuevo procedimiento de selección, coadyuvando así a la continuidad del proyecto.

Finalmente, el marco normativo actual crea un procedimiento general para las modificaciones contractuales conducido por la EPTP –que incluye a PROINVERSIÓN cuando esta cumpla dicho rol– que comprende tres (3) etapas definidas: evaluación conjunta (con una duración máxima de seis (6) meses), sustento a cargo de la EPTP y solicitud de opiniones. Adicionalmente, se incluyen también procedimientos especiales para causales predeterminadas.

5. ANÁLISIS ESTADÍSTICO DE LAS ADENDAS

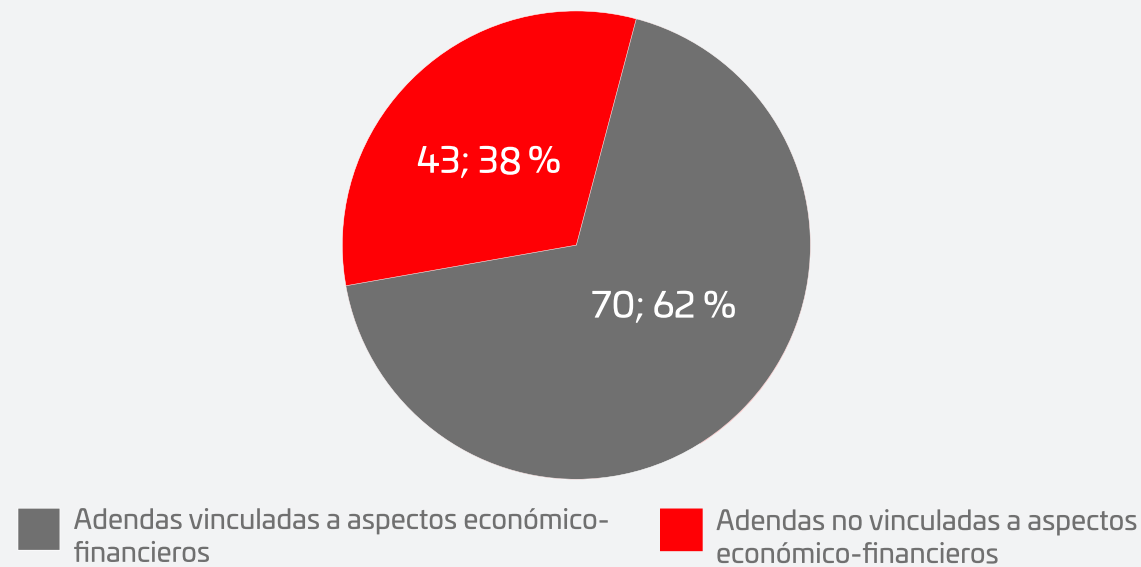
Para el presente análisis, se consideró la información correspondiente a los treinta y dos (32) contratos y ciento trece (113) adendas suscritas en el marco de los proyectos de APP del sector Transporte adjudicados entre 2002 y el 28 de febrero de 2026. Sobre esta base se procedió a clasificar estas adendas según su vinculación con aspectos económico-financieros, que se subdividen en modificaciones al régimen económico financiero y a los mecanismos de pago, a fin de analizar su distribución.

Del total de las adendas, el 62 % está relacionado con aspectos económico-financieros (ver figura 1). No se consideraron las adendas vinculadas al reemplazo de la tasa Libor, debido a que se trató de una modificación derivada de la reforma de los mercados financieros internacionales y no de una renegociación de las condiciones económico-financieras de los contratos APP.

Esta modificación respondió al proceso de reemplazo de la tasa Libor en los mercados financieros internacionales. Esto ocurrió en virtud de que las autoridades regulatorias del Reino Unido anunciaron en 2017 que dicha tasa dejaría de ser publicada progresivamente debido a cuestionamientos sobre su representatividad y transparencia tras la crisis financiera de 2008.

En ese contexto, los contratos APP incorporaron nuevas tasas de referencia. Entre las que están la Secured Overnight Financing Rate (SOFR), recomendada por el Alternative Reference Rates Committee (ARRC), o la Tasa de Interés Legal publicada por la Superintendencia de Banca, Seguros y Administradoras Privadas de Fondos de Pensiones (SBS), a fin de adecuarse a los estándares financieros internacionales vigentes.

Figura 1: Adendas de proyectos con contratos suscritos del sector Transporte

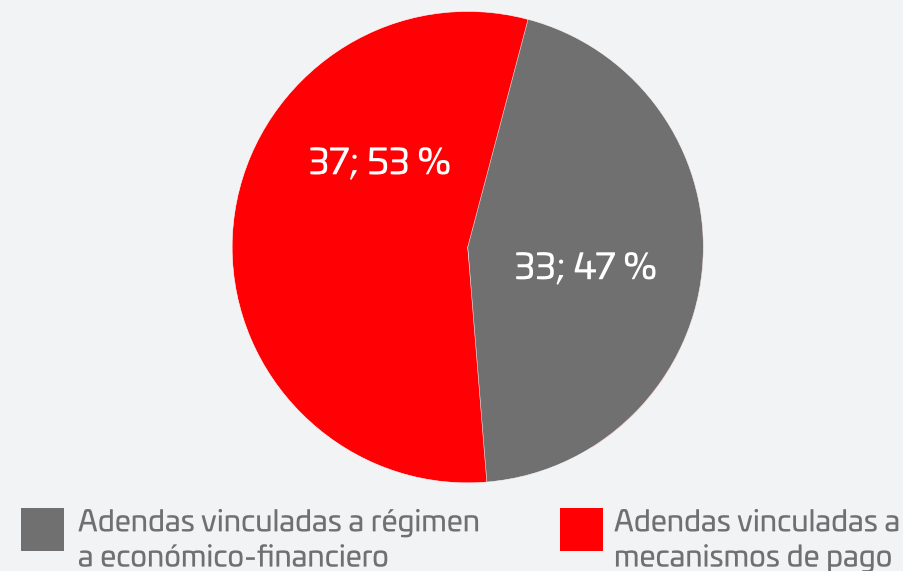


[Descargar datos aquí](#)

Fuente: elaboración propia con información de PROINVERSIÓN y Ositrán

Como se observa en la figura 2, las adendas vinculadas a aspectos económico-financieros se distribuyen en dos categorías. Por un lado, el 53 % corresponde a adendas relacionadas con mecanismos de pago. En contraste, el 47 % corresponde a adendas vinculadas al régimen económico-financiero⁶, las cuales comprenden modificaciones relacionadas con el equilibrio económico-financiero del contrato, condiciones financieras u otros aspectos de naturaleza económica distintos a los mecanismos de pago.

Figura 2: Adendas vinculadas a aspectos económico-financieros



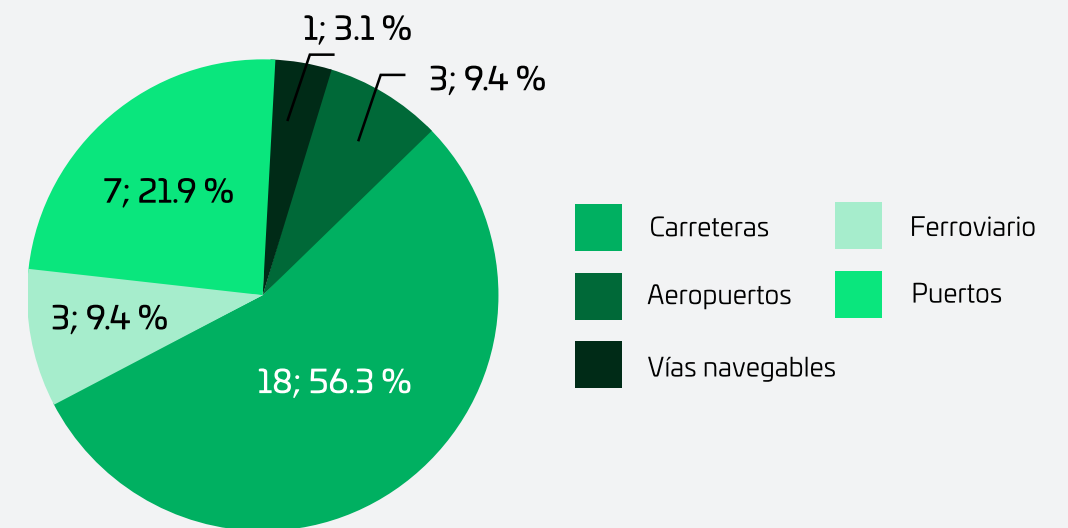
[Descargar datos aquí](#)

Fuente: elaboración propia con información de PROINVERSIÓN y Ositrán

6. El 39 % (13 casos) de las adendas vinculadas a régimen económico-financiero se relacionan a obras adicionales de los proyectos.

De igual manera, la figura 3 muestra que los subsectores con mayor cantidad de contratos suscritos fueron de carreteras (56,3 %) y puertos (21,9 %), seguidos de los subsectores ferroviario (9,4 %), aeropuertos (9,4 %) y de vías navegables (3,1 %).

Figura 3: Subsectores de contratos de transporte



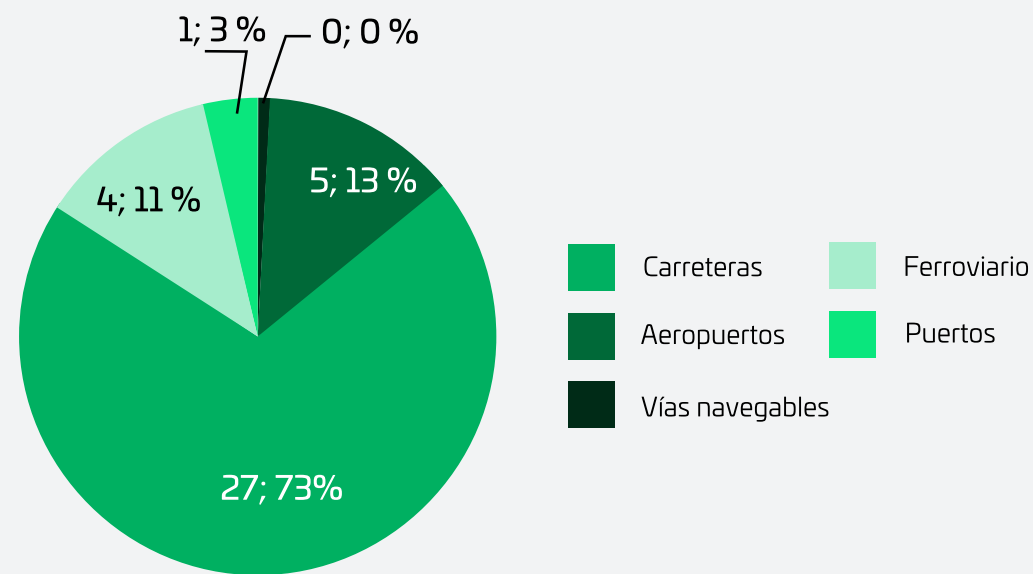
[Descargar datos aquí](#)

Fuente: elaboración propia con información de PROINVERSIÓN y Ositrán

Sin embargo, esta distribución cambia de manera significativa al analizar las adendas vinculadas a mecanismos de pago por subsector (ver figura 4). Aunque los subsectores de carreteras y puertos concentraban la mayor cantidad de contratos suscritos, su participación en las adendas asociadas a mecanismos de pago presenta comportamientos opuestos: el subsector de carreteras incrementa considerablemente su participación, alcanzando el 73 % del total de estas adendas, mientras que el subsector portuario la reduce notoriamente hasta representar solo el 3 %.

Ello evidencia que, pese a tener una importante presencia en el total de contratos revisados, las modificaciones relacionadas con mecanismos de pago se concentran predominantemente en el subsector de carreteras.

Figura 4: Adendas vinculadas a mecanismos de pago por subsector



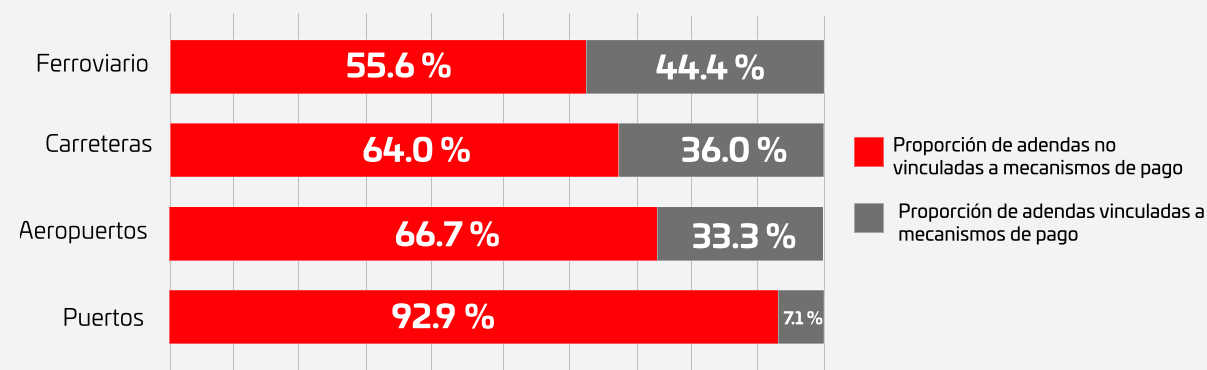
[Descargar datos aquí](#)

Fuente: elaboración propia con información de PROINVERSIÓN y Ositrán

Bajo la misma línea, al analizar las adendas vinculadas a mecanismos de pago por subsector⁷ se observa que, proporcionalmente, estas representan más del 30 % del total de adendas en la mayoría de los casos (ver figura 5). Los mayores porcentajes se registran en los subsectores ferroviario (44,4 %), carreteras (36,0 %) y aeropuertos (33,3 %). En contraste, el subsector de puertos presenta una proporción significativamente menor, donde las adendas vinculadas a mecanismos de pago representan únicamente el 7,14 % del total de sus adendas.

Estos resultados son consistentes con lo señalado anteriormente, ya que evidencian que, pese a concentrar una importante cantidad de contratos revisados, el subsector de puertos presenta la menor participación relativa de adendas vinculadas a mecanismos de pago.

Figura 5: Adendas vinculadas o no a mecanismos de pago por subsector (%)



[Descargar datos aquí](#)

Fuente: elaboración propia con información de PROINVERSIÓN y Ositrán

7. En la figura 5 no se incluye el subsector de vías navegables debido a que, a la fecha, no registra adendas.

Por otra parte, se presenta un análisis de los proyectos según su clasificación en APP autofinanciadas y cofinanciadas. No obstante, cabe precisar que, antes del periodo de estudio considerado, en el sector Transporte se adjudicaron algunos proyectos clasificados como los que hoy se denominan autofinanciados. Dado que dichos proyectos no forman parte de los casos analizados, en los resultados se observa una mayor proporción de APP cofinanciadas con respecto a las autofinanciadas. Los proyectos excluidos de este análisis por ser anteriores al año 2002 se presentan a continuación:

1. Sistema Ferroviario a cargo de Enafer S. A. – Subsector Ferroviario (1999)
2. Terminal Portuario de Matarani – Subsector Puertos (1999)
3. Aeropuerto Internacional Jorge Chávez – Subsector Aeropuertos (2001)

De esta manera, al analizar las adendas vinculadas a mecanismos de pago según la clasificación del proyecto, se observa que el 78 % de estas adendas corresponde a contratos de proyectos cofinanciados y el 22 % a contratos de proyectos autofinanciados (ver figura 6). Este resultado sugiere que las modificaciones asociadas a mecanismos de pago se concentran principalmente en los contratos de proyectos cofinanciados.

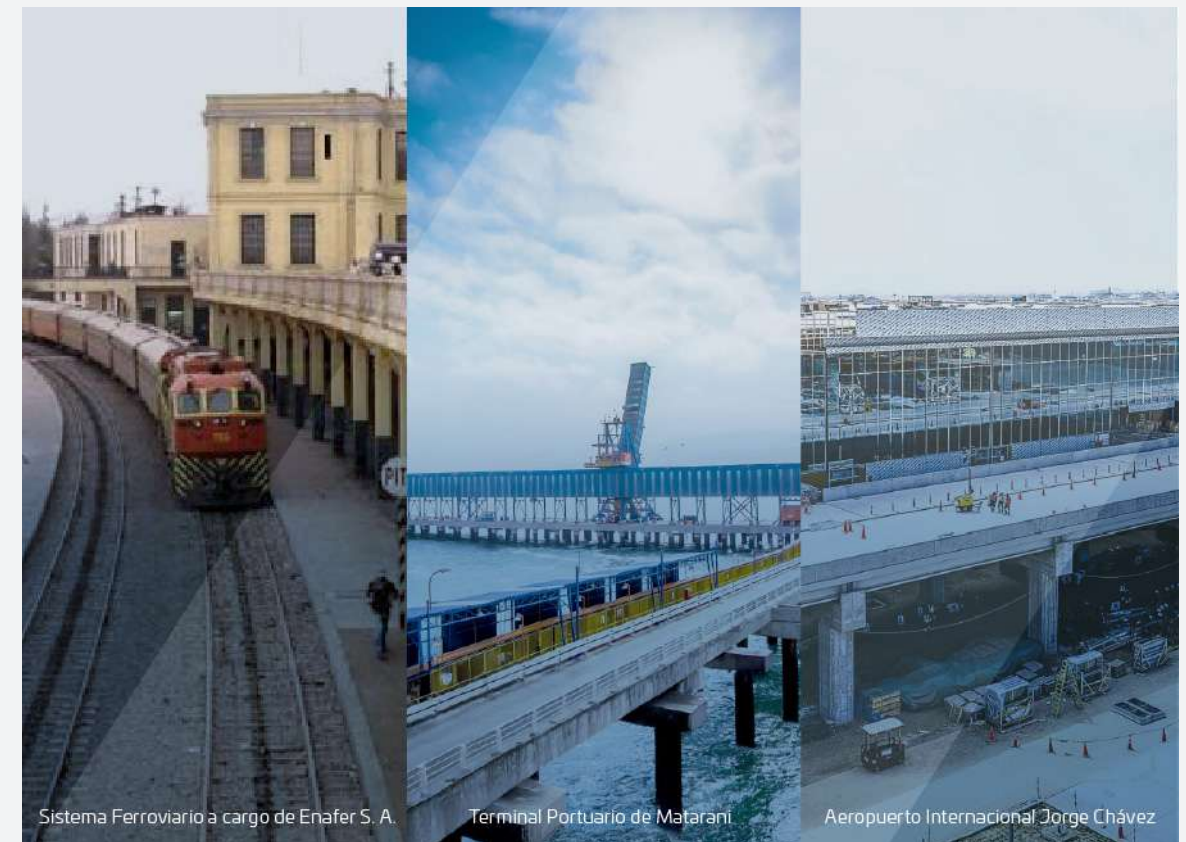
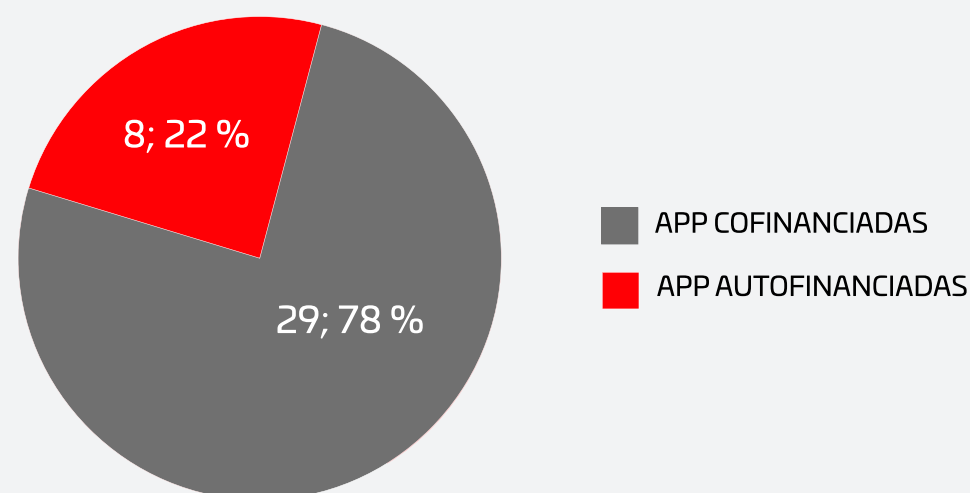


Figura 6: Adendas vinculadas a mecanismos de pago, según clasificación de la APP⁸



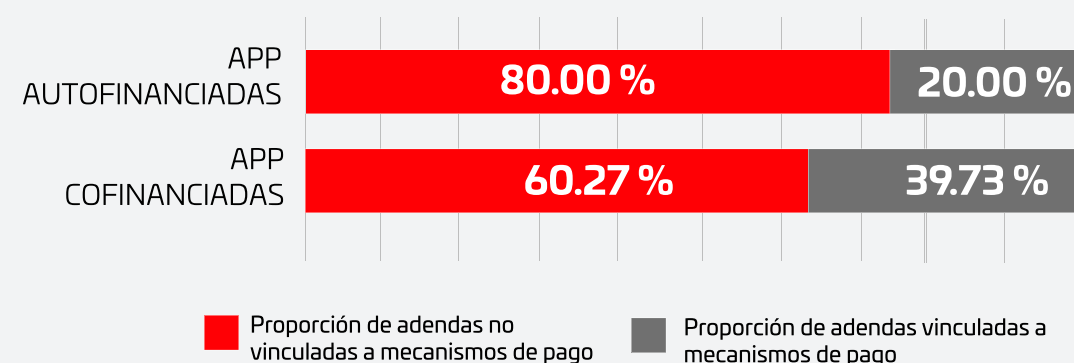
[Descargar datos aquí](#)

Fuente: elaboración propia con información de PROINVERSIÓN y Ositrán

Adicionalmente, al analizar la participación relativa de las adendas vinculadas a mecanismos de pago respecto del total de adendas según la clasificación del proyecto, se observa que estas representan una proporción considerablemente mayor en los contratos de los proyectos cofinanciados que en los autofinanciados (ver figura 7).

Específicamente, las adendas vinculadas a mecanismos de pago equivalen al 39,7 % del total de adendas suscritas en contratos cofinanciados, mientras que en los contratos autofinanciados dicha proporción alcanza únicamente el 20,0 %.

Figura 7: Adendas según clasificación de la APP (%)



[Descargar datos aquí](#)

Fuente: elaboración propia con información de PROINVERSIÓN y Ositrán

⁸ El término "autosostenible" fue sustituido por "autofinanciada" mediante el Decreto Legislativo N.º 1224, manteniéndose la misma definición. Por ello, para efectos de los presentes gráficos, ambos términos reciben el mismo tratamiento.

Finalmente, con el objetivo de realizar una comparación proporcional entre clasificaciones de los proyectos y evitar sesgos derivados de diferencias en la cantidad total de contratos por subsector, se calculó la tasa de contratos con adendas vinculadas a mecanismos de pago.

Cabe precisar que este análisis considera la totalidad de contratos de los subsectores de Transporte. Sin embargo, debido a que determinados subsectores presentan proyectos únicamente bajo una de las clasificaciones de APP (cofinanciada o autofinanciada), la posibilidad de comparar válidamente ambas clasificaciones varía según el subsector analizado.

Para la tasa señalada, se utilizó la siguiente expresión:

Tasa de contratos con adendas vinculadas a mecanismos de pago

$$= \frac{\text{Contratos con adendas vinculadas a mecanismos de pago}}{\text{Total de Contratos}}$$

Esta fórmula se aplicó tomando los siguientes datos de las tablas 1 y 2:

Tabla 1: Cantidad de contratos, según clasificación de APP y subsector

Subsector	N.º contratos de APP cofinanciadas	N.º contratos de APP autofinanciadas
Aeropuertos	3	0
Carreteras	13	5
Ferrovioario	3	0
Puertos	1	6
Vías Navegables	1	0

Fuente: elaboración propia con información de PROINVERSIÓN y Ositrán

Tabla 2: Cantidad de contratos con adendas vinculadas a mecanismos de pago, según clasificación de APP y subsector

Subsector	N.º contratos de APP cofinanciadas con adendas vinculadas a mecanismos de pago	N.º contratos de APP autofinanciadas con adendas vinculadas a mecanismos de pago	N.º contratos de APP sin adendas
Aeropuertos	3	0	0
Carreteras	10	5	3
Ferrovionario	2	0	1
Puertos	0	1	5
Vías Navegables	0	0	1

Fuente: elaboración propia con información de PROINVERSIÓN y Ositrán

Sobre esta base, la tabla 3 presenta las tasas obtenidas según subsector y clasificación de la APP. Cabe señalar que se utiliza la categoría “No aplica” en aquellos casos donde el subsector no registra contratos bajo la clasificación de APP autofinanciada.

Tabla 3: Tasa de contratos con adendas vinculadas a mecanismos de pago, según subsector y clasificación de la APP (%)

Subsector	% contratos de APP cofinanciadas con adendas vinculadas a mecanismos de pago	% contratos de APP autofinanciadas con adendas vinculadas a mecanismos de pago
Aeropuertos	100,0 %	No aplica
Carreteras	76,9 %	100,0%
Ferrovionario	66,7 %	No aplica
Puertos	0,0%	16,7%
Vías Navegables	0,0%	No aplica

Fuente: elaboración propia con información de PROINVERSIÓN y Ositrán

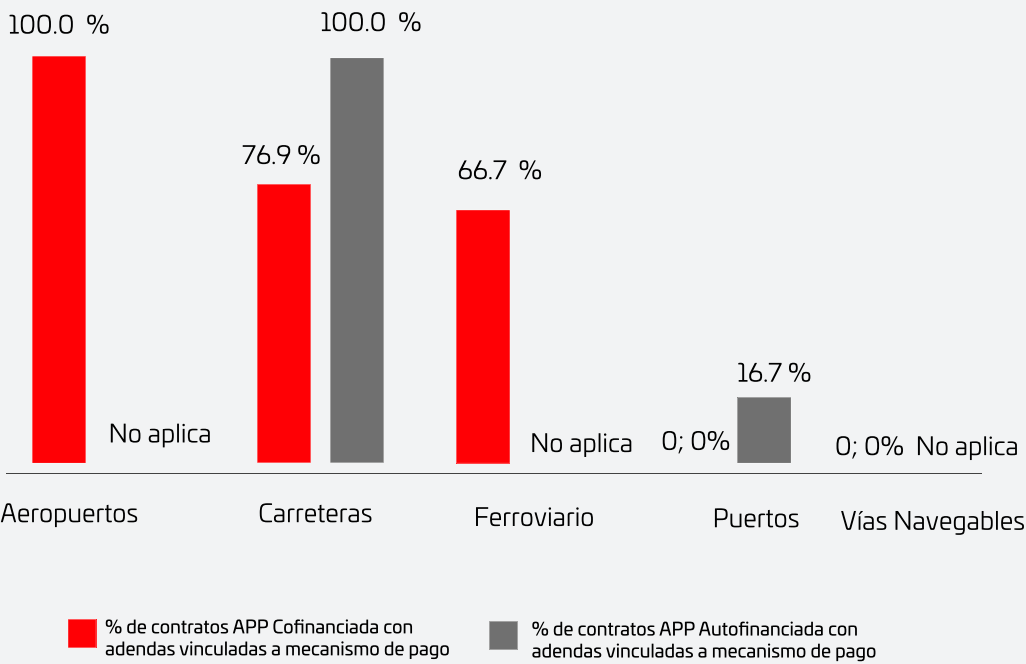
Asimismo, la figura 8 muestra la incidencia relativa de proyectos APP con adendas vinculadas a mecanismos de pago, según subsector y clasificación de la APP. En el subsector de carreteras, 10 de 13 APP cofinanciadas (76,9 %) y 5 de 5 APP autofinanciadas (100,0 %) presentan este tipo de adendas, lo que en términos absolutos concentra 15 casos.

En el subsector de puertos, en cambio, solo 1 de 6 APP autofinanciadas registra adendas vinculadas a mecanismos de pago (16,7 %), mientras que no se observan casos en las APP cofinanciadas.

Por su parte, aunque el subsector aeroportuario alcanza una incidencia de 100,0 % en las APP cofinanciadas y el ferrovionario de 66,7 %, estas proporciones corresponden a un número absoluto menor de proyectos (3 y 2 casos, respectivamente), por lo que su lectura debe complementarse con el volumen de casos observados en cada subsector. En vías navegables no se registran casos.

Estos resultados evidencian diferencias en la incidencia relativa de adendas vinculadas a mecanismos de pago entre los distintos subsectores y clasificaciones de APP.

Figura 8: Tasa de contratos con adendas vinculadas a mecanismos de pago, según subsector y clasificación de la APP (%)



[Descargar datos aquí](#)

Fuente: elaboración propia con información de PROINVERSIÓN y Ositrán

6. CASOS DE ESTUDIO

Se seleccionaron dos (2) casos de estudio a partir de los proyectos que presentan (i) el mayor número de adendas vinculadas a mecanismos de pago y (ii) la mayor proporción de estas respecto del total de adendas del contrato (adendas vinculadas/adendas totales). En función de estos criterios se identificaron los siguientes casos:

- Tramo Empalme 1B – Buenos Aires-Canchaque (4 adendas vinculadas a mecanismos de pago de un total de 4 adendas en general; ratio = 1).
- Línea 2 y Ramal Av. Faucett-Av. Gambetta de la Red Básica del Metro de Lima y Callao (3 adendas vinculadas a mecanismos de pago de un total de 4 adendas en general; ratio = 0,75).

A continuación, se desarrolla el análisis de cada caso.

6.1. Tramo Empalme 1B – Buenos Aires-Canchaque

El primer caso de estudio analiza la Concesión del Tramo Empalme 1B – Buenos Aires-Canchaque, a partir de sus principales aspectos generales y contractuales, con la finalidad de establecer una base que permita examinar las modificaciones realizadas mediante las adendas en relación con los mecanismos de pago. Para ello, se presenta a continuación una ficha de datos con la información principal de la concesión.



Información general del proyecto a la suscripción del contrato

Modalidad contractual	Contrato de concesión
Proyecto	Empalme 1B – Buenos Aires-Canchaque
Fecha de suscripción	9 de febrero de 2007
Concesionario	Concesión Canchaque S.A .C .
Concedente	Estado peruano, representado por el MTC.
Sector – Subsector	Transporte – Carreteras
Origen	Iniciativa estatal
Clasificación	Cofinanciada
Plazo contractual	Quince (15) años, desde la fecha de inicio de explotación.
Monto de inversión	USD 31 131 833,30 (treinta y un millones ciento treinta y un mil ochocientos treinta y tres con 30/100 dólares americanos).
Ubicación	Provincia de Piura

Este proyecto fue estructurado considerando dos mecanismos de pago: los ingresos recaudados mediante el cobro de peajes y los aportes del Estado. Estos aportes fueron incorporados como Pago Anual por Servicio (PAS), el que está integrado por el PAO y el PAMO.

Para esto, el contrato contempló la constitución de un Fideicomiso de Administración que centralice los ingresos de la concesión y canalice los pagos conforme a lo establecido, así como un Fideicomiso de Eventos Catastróficos orientado a garantizar la disponibilidad de recursos ante posibles afectaciones derivadas de fenómenos naturales en la zona.

A partir de este diseño contractual, se desarrolla un análisis comparativo entre la versión original del contrato suscrito y las modificaciones contractuales vinculadas a los mecanismos de pago enunciados.

6.1.1. Adenda N.º 1

El concesionario presentó su solicitud de modificación contractual el 17 de diciembre de 2007, suscribiéndose posteriormente la adenda el 16 de enero de 2008. Su naturaleza fue principalmente financiera, ya que incorporó ajustes orientados en la estructura de financiamiento, incluyendo cambios en instrumentos y referencias contractuales vinculadas, los cuales pueden visualizarse de manera detallada en el Anexo 1.

En relación con los principales cambios realizados por medio de esta adenda, se identificaron los siguientes:

- **Cambio en el esquema de financiamiento de Fideicomiso de Titulización (FT) a un Fideicomiso de Financiamiento (FF):** de acuerdo con las modificaciones introducidas en la adenda, el nuevo FF permite el abono total del valor referencial de los CAO al concesionario en modalidad contra entrega por el paquete de CRPAO que cada CAO certifique. Además, se cambió de una tasa de interés variable a una tasa de interés efectiva anual fija en dólares (7,3 % por los recursos aportados al FF). Estos cambios implican, en la teoría, una reducción a la exposición de los riesgos inherentes del mercado, brindando una mayor certeza a las partes en cuanto a los flujos del proyecto.
- **Cambios en la naturaleza de los CRPAO:** de acuerdo con las modificaciones introducidas, el CRPAO debe ser emitido por el concedente y además implica una obligación directa, libremente transferible e irrevocable. A esto se le agregó que la obligación de pago no se afecta por eventos de fuerza mayor o terminación unilateral del contrato por parte del concedente. Igualmente, se precisa que estos no representan directamente un flujo de caja sino derechos de cobro cedidos al FF. Esto, en la teoría, implica una mejora en la seguridad jurídica otorgada al concesionario e inversionistas, fortaleciendo la bancabilidad del proyecto.

6.1.2. Adenda N.º 2

El concesionario solicitó la modificación contractual el 4 de noviembre de 2008, suscribiéndose posteriormente la adenda el 17 de agosto de 2009. Esta modificación estuvo orientada a precisar disposiciones específicas del contrato, sin afectar el equilibrio económico-financiero ni la distribución de riesgos entre las partes, por lo que su naturaleza fue técnica, financiera y aclaratoria. Dichas precisiones contractuales pueden apreciarse de manera detallada en el Anexo 2.

La modificación implicó el cambio en la lógica de cálculo del PAO por variación de precios, pasando de una fórmula basada en la “fracción del PAO” a una referencia directa del “PAO” como concepto integral. Mientras que el contrato original aplicaba el reajuste únicamente sobre la fracción del PAO asociada a un determinado CAO o CAO por partidas, la adenda modificó la base sobre la cual se efectuaba el reajuste, ampliando su referencia al PAO.

6.1.3. Adenda N.º 3

Suscrita el 25 de enero de 2011, esta adenda incorporó ajustes orientados a precisar aspectos relacionados con la administración de los mecanismos financieros contractuales, los cuales se pueden apreciar de manera detallada en el Anexo 3.

En relación con los principales cambios realizados por medio de esta adenda, se identificaron los siguientes:

- La incorporación de una cuenta adicional en el Fideicomiso de Administración, que originalmente contemplaba solo tres. Se incluye que, en el Fondo de Administración, además de los montos previstos, se depositen los recursos del cofinanciamiento del PAMO y los derechos remanentes del PAO. Igualmente, se sustituyó el Fideicomiso de Eventos Catastróficos por una Cuenta de Eventos Catastróficos, destinada a cubrir daños o destrucciones parciales o totales de la infraestructura, estableciéndose además el porcentaje que el concesionario debía aportar mensualmente.
- La separación del tratamiento de los CRPAO respecto del PAS, disponiéndose que los pagos vinculados a los CRPAO se realicen a través de un Fideicomiso de Financiamiento, mientras que el PAMO y los derechos remanentes del PAO continúan gestionándose mediante el fondo de administración de pagos.
- La modificación de la periodicidad de los depósitos del concedente, pasando de semestral a trimestral y, además, se incorporaron reglas para la elaboración de nuevos cronogramas en caso de retrasos en la certificación del CAO.

6.1.4. Adenda N.º 4

El concesionario solicitó la modificación del contrato el 16 de diciembre de 2024 y se suscribió la adenda correspondiente el 25 de junio de 2025, incorporando modificaciones en diversas definiciones, cláusulas y anexos, tal como se observa de forma más detallada en el Anexo X4.

En relación con los principales cambios realizados por medio de esta adenda, se identificaron los siguientes:

- El incremento del tiempo de duración del contrato, pasándose del plazo original de quince (15) años, desde la fecha de inicio de explotación, a diecisiete (17) años y siete (7) meses contados desde la misma fecha.

- La incorporación de un nuevo mecanismo de pago para retribuir al concesionario por sus servicios durante el periodo de ampliación, el Pago Anual Temporal (PAT), cuota trimestral destinada a sustituir al PAMO como mecanismo de retribución de las actividades de operación y mantenimiento rutinario durante el periodo ampliado de la concesión. Se precisó también que el PAMO solo se aplicaría hasta que se cumplan los 15 años de la concesión. Después de ese hito, el mantenimiento rutinario pasaría a ser retribuido mediante el PAT.
- El ajuste de la definición de “cofinanciamiento”, para incluir nuevas obligaciones de pagos efectuadas por el concedente. A partir de la firma de la adenda materia de estudio, el cofinanciamiento ya no solo cubre la diferencia que resulte entre el PAS y los ingresos obtenidos por concepto de peaje, sino que también garantiza el pago de PAT en caso de que lo recaudado por peajes no sea suficiente para cubrirlos. Con esta modificación el Estado asume la obligación financiera mayor en el periodo de ampliación.
- Se estableció un nuevo monto y modelo de garantía a cargo del concesionario, como la obligación de pagar a Ositrán el 1 % del PAT como tasa de regulación por la supervisión durante la ampliación del plazo.

6.2. Línea 2 y Ramal Av. Faucett-Av. Gambetta de la Red Básica del Metro de Lima y Callao

El segundo caso de estudio corresponde al proyecto Línea 2 y Ramal Av. Faucett-Av. Gambetta de la Red Básica del Metro de Lima y Callao. Su análisis busca construir el marco contextual del proyecto y brindar un análisis de las modificaciones realizadas por medio de sus adendas, con enfoque a las cláusulas referidas a los mecanismos de pago. A continuación, se presenta una ficha de datos que recopila la información más relevante de esta concesión.



Información general del proyecto a la suscripción del contrato	
Modalidad contractual	Contrato de concesión
Proyecto	Línea 2 y Ramal Av. Faucett-Av. Gambetta de la Red Básica del Metro de Lima y Callao
Fecha de suscripción	28 de abril de 2014
Concesionario	Metro de Lima Línea 2 S. A.
Concedente	Estado peruano, representado por el MTC.
Sector – Subsector	Transporte – Ferroviario
Origen	Iniciativa estatal
Clasificación	Cofinanciada
Plazo contractual	Treinta y cinco (35) años, desde la fecha de cierre.
Monto de inversión	USD 4 530 928 168,22 (cuatro mil quinientos treinta millones novecientos veintiocho mil ciento sesenta y ocho y 22/100 dólares).
Ubicación	Departamento de Lima y Provincia Constitucional del Callao

Este proyecto fue estructurado bajo un esquema que considera tanto financiamiento del Estado como ingresos tarifarios generados por la explotación del sistema ferroviario. En ese marco, se establece que el concesionario debe ejecutar y financiar parcialmente las inversiones obligatorias, mientras que el concedente financia dichas inversiones mediante mecanismos diferenciados.

Durante la fase de construcción, el Estado debe efectuar el pago de los mecanismos denominados Pago por Obra (PPO) y Pago por Material Rodante (PPMR), calculados por avances. La inversión que es financiada por el concesionario se recupera posteriormente mediante la Retribución por Inversiones (RPI) a través de la obtención de los CAO y CAO-MR.

Durante la etapa de explotación, el concesionario debe percibir la Retribución por Mantenimiento y Operación (RPMO) para cubrir la operación, mantenimiento y reposición del sistema, cuyo componente variable se determina en función de los Kilómetros Tren Recorridos (KTR).

Sobre esta base contractual se desarrollará el análisis de cada una de las adendas suscritas al contrato de concesión que hayan realizado modificaciones vinculadas a los mecanismos de pago.

6.2.1. Adenda N.º 1

Solicitada el 19 de junio de 2014 y suscrita el 26 de diciembre de 2014, tuvo por objeto modificar el contrato en aspectos operativos que afectaron el funcionamiento del esquema financiero original.

En relación con los principales cambios realizados por medio de esta adenda, se identificaron los siguientes:

- **Se reprograman aspectos clave para el flujo de pagos del proyecto:** con la inserción de nuevos cronogramas como el Cronograma Actualizado de Ejecución y el Nuevo Cronograma de Entrega del Área de la Concesión, a través de los cuales se definen el inicio de obras y las aprobaciones de diversos hitos. Esto influye en la ejecución de los mecanismos de pago ya que tanto el PPO, PPMR y RPI se desplazan a la par con los nuevos cronogramas (incluyendo además las emisiones del CAO).
- **Se modifican aspectos vinculados a la valorización y reconocimiento de pagos:** con el Cronograma Actualizado de Ejecución se modifican también las valorizaciones de avance de obra y provisión debido al cambio de su definición. Igualmente, se introducen modificaciones al apéndice 1 del Anexo 5 sobre el procedimiento para la retribución de inversiones obligatorias, lo que afecta directamente a los reportes de avance de obra emitidos por el regulador para el pago del PPO y RPI.

6.2.2. Adenda N.º 2

Suscrita el 13 de diciembre de 2018, esta adenda incorporó cambios de similar naturaleza a los planteados por la Adenda N.º 1.

En relación con los principales cambios realizados por medio de esta adenda, identificamos los siguientes:

- **Ampliación de los Hitos de Provisión:** se detalla una composición más precisa de los Hitos de Provisión definidos contractualmente de acuerdo al número de trenes provisto por el concesionario. Permite una mejor correlación entre el avance físico y el pago a ser realizado por el Estado a través de los CAO-MR, que brindan derechos de cobro al concesionario denominados RPI-CAO, proporcionales a la Retribución por Inversiones en Material Rodante (RPI-MR).

- **Se vuelven a reprogramar aspectos clave para el flujo de pagos del proyecto:** en la adenda se incorporan nuevas definiciones que plantean nuevos cronogramas para el proyecto, el Nuevo Cronograma Actualizado de Entrega de Área de la Concesión y el Nuevo Cronograma Actualizado de Ejecución, lo que nuevamente desplaza el pago de los mecanismos en el tiempo. Vinculado a esto, se modifica la ejecución de las obras en la cláusula 6.30, ya que el concesionario debe cumplir con ejecutar las obras ya no respecto de los hitos de obra establecidos originalmente en el contrato, sino, de acuerdo a un nuevo anexo introducido por la adenda.

6.2.3. Adenda N.º 4

Solicitada el 11 de octubre de 2023 y suscrita el 1 de agosto de 2024, incorporó nuevas definiciones, modificó cláusulas e incorporó anexos vinculados a la ejecución de obras y al régimen financiero del proyecto.

En relación con los principales cambios realizados por medio de esta adenda, identificamos los siguientes:

- Debido a que la Estación E-13 (Estación Central) no se encontraba disponible para la intervención, el concesionario no pudo ejecutar el procedimiento de “Paso en Vacío” originalmente previsto. En consecuencia, las partes acordaron implementar el método de “Paso en Lleno”, el cual permitiría que la tuneladora atravesara el área de la estación de manera previa a su excavación y construcción física.
- La variación técnica requirió la modificación de los Estudios Definitivos de Ingeniería (EDI) tanto del túnel como de la estación, impactando directamente en el régimen financiero del proyecto establecido en la cláusula 10.4 del contrato. Para formalizar este cambio se incorporó la definición de “Presupuesto Actualizado de Inversión”, que reconoce un incremento de USD 3 625 114,92 por los costos adicionales de este nuevo procedimiento constructivo. De este modo, el monto total del cofinanciamiento a cargo del Estado ascendía ahora a la sumatoria de la Propuesta Económica original (USD 3 695 094 879,32) más el referido incremento por el “Paso en Lleno”, siendo de USD 3 698 719 994,24. Estos recursos estaban destinados a cubrir tanto el Pago por Obra (PPO) como el Pago por Provisión de Material Rodante (PPMR) durante la fase de ejecución de inversiones obligatorias.

7. CONCLUSIONES

Del análisis realizado, se concluye lo siguiente:

7.1 La experiencia en proyectos de APP muestra que la diferencia entre las modalidades cofinanciadas y autofinanciadas, debe evitar trasladar a las partes riesgos que no resulten gestionables y puedan afectar el flujo de caja del proyecto. Del mismo modo, una buena práctica consiste en establecer reglas claras sobre tarifas, peajes, indexación y eventual reparto de ingresos, para equilibrar los siguientes objetivos: permitir la recuperación de la inversión privada, proteger al usuario frente a cobros excesivos y asegurar la continuidad y calidad del servicio público.

7.2 El análisis de los proyectos cofinanciados evidencia una evolución hacia mecanismos de pago más complejos y sofisticados como el RPI, PPO, RPMO, PAMPI y PPCP. Esta evolución muestra que la estructura de ejecución de los contratos de APP ha ido incorporando aspectos más detallados en materia de inversión, como mantenimiento periódico inicial, obras específicas, operación, mantenimiento rutinario y conservación previa. Asimismo, la utilización de certificados vinculados a hitos constructivos o funcionales y libremente transferibles (como los CAO), refleja una buena práctica orientada a mejorar la bancabilidad del proyecto y facilitar el financiamiento privado.

Esto permite reducir la incertidumbre en los financistas, mejorar la asignación de riesgos y asegurar que los desembolsos públicos estén asociados al cumplimiento efectivo de obligaciones contractuales.

7.3 La evolución del marco normativo de APP en materia de modificaciones contractuales, evidencia que la regulación inicial era menos desarrollada, mientras que el marco vigente ha incorporado reglas sustantivas y procedimentales más detalladas. Esta evolución permite que tanto el Estado como el inversionista cuenten con mayor claridad sobre los requisitos, límites, etapas y efectos de una modificación contractual.

7.4 Igualmente, el marco normativo actual coadyuva a evitar modificaciones contractuales que alteren injustificadamente la distribución original de riesgos o generen beneficios o cargas indebidas para alguna de las partes. Esto implica que toda modificación que incorpore nuevas prestaciones, inversiones o responsabilidades debe ser evaluada no solo desde su conveniencia técnica o legal, sino también desde su impacto financiero y su correspondencia con la matriz de riesgos del contrato.

7.5 El nuevo marco normativo ha incorporado excepciones adicionales al límite temporal para modificar contratos de APP, incluyendo supuestos relacionados con la liberación de interferencias y la disponibilidad de predios. Esto evidencia que el saneamiento físico-legal constituye uno de los principales retos en la ejecución de proyectos de infraestructura.

7.6 En cuanto al análisis estadístico realizado, se advierte que las adendas vinculadas al régimen económico-financiero en los proyectos del sector Transporte, representan el 62 % de las adendas suscritas en total.

De estas, cerca del 53 % corresponde a modificaciones vinculadas a los mecanismos de pago, lo que evidencia que las regulaciones del diseño contractual que desarrollan el funcionamiento de los mecanismos de pago están expuestas a una mayor variabilidad en la ejecución de los contratos de APP.

7.7 En el sector analizado, el 78 % de las adendas vinculadas a mecanismos de pago corresponde a proyectos de APP cofinanciados.

7.8 En términos comparativos, la proporción de adendas del sector Transporte asociadas a mecanismos de pago en proyectos cofinanciados es casi igual al doble de la registrada en proyectos autofinanciados. Esto se refleja en que, de las adendas de proyectos autofinanciados, el 20 % corresponde a modificaciones de mecanismos de pago; mientras que, en proyectos cofinanciados, estas modificaciones representan el 39,7 %.

7.9 El subsector de carreteras concentra la mayor cantidad de adendas vinculadas a mecanismos de pago, debido a que el 73 % de este tipo de adendas se ubica en este subsector. Esto también evidencia que dicho subsector ha presentado mayores desafíos en el funcionamiento de su esquema de pagos en comparación con el resto de los subsectores.

7.10 Aunque algunos subsectores presentan incidencias relativas elevadas, el subsector de carreteras destaca porque el 76,9 % de las APP cofinanciadas y el 100,0 % de las APP autofinanciadas registran al menos una adenda vinculada a mecanismos de pago. Esto evidencia una mayor incidencia relativa de contratos que presentan este tipo de modificaciones en los proyectos de carreteras.

En contraste, el subsector portuario, que solo cuenta con proyectos autofinanciados, presentó una menor incidencia relativa de contratos con adendas vinculadas a mecanismos de pago. Se observó este tipo de modificaciones en el 16,7 % de sus contratos.

7.11 Las estadísticas evidencian que, en el sector Transporte las modificaciones del régimen económico financiero no son excepcionales, sino parte del funcionamiento natural de los mercados a los que están vinculados sus proyectos.



8. ANEXOS

Anexo 1: Cuadro comparativo de la Concesión Tramo Empalme 1B – Buenos Aires-Canchaque – Adenda N.º 1

CONTRATO ORIGINAL	ADENDA
ANEXO B: CONTRATO FINANCIERO – SECCIÓN I: DEFINICIONES	
1.1.- En este contrato, los siguientes términos tendrán los significados que a continuación se indican: (...) <u>CRPAO</u> Es el Certificado de Reconocimiento de los Derechos del PAO materializado en uno o varios certificados desglosables adjuntos al CAO Certificado según el modelo establecido en el apéndice 3 del presente anexo, que contiene los Derechos de Cobro del CAO Certificado y los Derechos Cedidos al FF.	1.1.- En este contrato, los siguientes términos tendrán los significados que a continuación se indican: (...) <u>CRPAO</u> Es el Certificado de Reconocimiento de los Derechos del PAO emitido por el CONCEDENTE – según el modelo establecido en el apéndice 3 del presente anexo– que acredita la obligación directa, general, libremente transferible, incondicional e irrevocable del CONCEDENTE de pagar el monto establecido en dicho certificado en los plazos establecidos. El CRPAO contiene los Derechos Cedidos al Fideicomiso de Financiamiento.
<u>Derechos Cedidos al Fideicomiso de Titulización o Derechos Cedidos al FF</u> Es el flujo de caja correspondiente al servicio de deuda derivado de la emisión de títulos efectuada por el Fideicomiso de Titulización.	<u>Derechos Cedidos al Fideicomiso de Financiamiento o Derechos Cedidos al FF</u> Son los derechos de cobro contenidos en el CRPAO, que serán cedidos al FF por el CONCESIONARIO, con la finalidad de financiar la concesión.
(...)	(...)
<u>Derechos Remanentes del PAO</u> Es el flujo de ingresos (...) Derechos Cedidos al Fideicomiso de Titulización.	<u>Derechos Remanentes del PAO</u> Es el flujo de ingresos (...) Derechos Cedidos al Fideicomiso de Financiamiento , que se devengarán a favor del CONCESIONARIO en función al cumplimiento de los índices de serviciabilidad siempre que se hayan cumplido los parámetros asociados a la inversión.
<u>Fideicomiso de Titulización o FF</u> Es el fideicomiso privado que tiene como finalidad proporcionar financiamiento para las concesiones que se otorguen al amparo del TUO	<u>Fideicomiso de Financiamiento o FF</u> Es el fideicomiso privado que tiene como finalidad proporcionar financiamiento para la concesión. El FF abonará al CONCESIONARIO el 100 % del valor referencial contenido en cada CAO Certificado. El abono se efectuará

y otras que se otorguen de acuerdo a la normatividad vigente. El FT abonará al CONCESIONARIO hasta el 100 % del valor referencial contenido en cada CAO Certificado que este le transfiera y emitirá obligaciones en el mercado de capitales local o internacional, teniendo como activo subyacente a uno o más CAO Certificados. El FT podrá concertar los créditos necesarios para el cumplimiento de su finalidad. (...) <u>Tasa del Costo de la Deuda</u> Es la tasa de interés de los títulos emitidos por el Fideicomiso de Titulización. En el caso de los títulos emitidos a tasa fija, se considerará la tasa de interés correspondiente al momento de la colocación de los títulos. En el caso de los títulos emitidos a tasa variable, se considerará la tasa de interés correspondiente al momento del pago del PAO.	contraentrega por parte del CONCESIONARIO del paquete de CRPAO que dicho CAO Certificado origine y en calidad de venta. (...) <u>Tasa del Costo de la Deuda</u> Es la tasa de interés efectiva anual fija en dólares, establecida en 7,3 %, por los recursos aportados al Fideicomiso de Financiamiento.
ANEXO B: CONTRATO FINANCIERO – SECCIÓN IV: RÉGIMEN FINANCIERO	
Retraso en el pago del PAS 4.2.- El retraso en el pago del PAS generará un interés a la Tasa del Costo de la Deuda más un 2 %. Para efectos de determinar la Tasa del Costo de la Deuda se considerará la tasa de interés promedio ponderado acumulado correspondiente a las colocaciones, de las obligaciones de largo plazo que hubiere efectuado el Fideicomiso de Titulización. El referido interés se generará desde el día calendario siguiente a la fecha de vencimiento del PAS hasta la fecha del pago efectivo.	Retraso en el pago del PAS 4.2.- El retraso en el pago del PAS generará un interés a la Tasa del Costo de la Deuda más un 2 %. El referido interés se generará desde el día calendario siguiente a la fecha de vencimiento del PAS hasta la fecha del pago efectivo.

Ajuste del PAO por Variaciones en la Tasa de Interés 4.16.- El PAO máximo ha sido calculado asumiendo una Tasa del Costo de la Deuda de 7,3 % efectivo anual en dólares. Si el CONCESIONARIO ha optado por utilizar el financiamiento proporcionado por el Fideicomiso de Titulización previsto en el presente anexo, se efectuará un ajuste en el PAO (...) Este ajuste puede ser a favor del CONCESIONARIO o del CONCEDENTE. La Tasa del Costo de la Deuda se determinará tomando en cuenta la tasa de interés de los títulos emitidos por el Fideicomiso de Titulización. En el caso de los títulos emitidos a tasa fija, se considerará la tasa de interés correspondiente al momento de la colocación de los títulos. En el caso de los títulos emitidos a tasa variable, se considerará la variación en el servicio de deuda correspondiente al momento del pago del PAO.	Ajuste del PAO por Variaciones en la Tasa de Interés 4.16.- El PAO máximo ha sido calculado asumiendo una Tasa del Costo de la Deuda de 7,3 % efectivo anual en dólares. Si el CONCESIONARIO ha optado por utilizar el financiamiento proporcionado por el Fideicomiso de Financiamiento previsto en el presente anexo, se efectuará un ajuste en el PAO (...) Este ajuste puede ser a favor del CONCESIONARIO o del CONCEDENTE.
ANEXO B: CONTRATO FINANCIERO – SECCIÓN V: FIDEICOMISO DE TITULIZACIÓN	
Fideicomiso de Titulización (FT) - Transferencia del CAO Certificado al FT 5.1.- El Estado se compromete a efectuar las gestiones necesarias para la constitución del Fideicomiso de Titulización (FT) privado que tendrá por finalidad proporcionar financiamiento a las concesiones otorgadas al amparo del TUO de Concesiones y otras que se otorguen de acuerdo a la normatividad vigente. El CONCESIONARIO podrá transferir al FT los CAO Certificados con el objetivo de obtener financiamiento (...) deberá comunicar oportunamente al CONCEDENTE que opta por utilizar el FT. Una vez producida la transferencia, el FT abonará al CONCESIONARIO hasta el 100 % del Valor Referencial del Hito Constructivo contenido en el CAO Certificado.	Fideicomiso de Financiamiento (FF) - Transferencia del CAO Certificado al FF 5.1.- El Estado se compromete a efectuar las gestiones necesarias para la constitución del Fideicomiso de Financiamiento (FF) privado que tendrá por finalidad proporcionar financiamiento a la concesión otorgada. El CONCESIONARIO podrá transferir al FF los CRPAO originados de los CAO Certificados, con el objetivo de obtener financiamiento (...) deberá comunicar oportunamente al CONCEDENTE que opta por utilizar el FF. Una vez comunicada esta opción al CONCEDENTE, el financiamiento a través del FF será de carácter obligatorio. Dentro del plazo de diez (10) días que tiene el CONCEDENTE para certificar cada CAO, de

El CAO Certificado podrá ser transferido al FT únicamente por el CONCESIONARIO.	acuerdo a lo estipulado en la cláusula 3.2 del presente anexo, deberá comunicar al FF el monto del CAO que ha certificado para que se establezca la fecha de desembolso. En base a dicha fecha, el CONCEDENTE calculará los montos de los CRPAO, los cuales serán comunicados al FF. En el mismo plazo, el CONCEDENTE deberá emitir los CRPAO y entregarlos al CONCESIONARIO. Los Derechos Cedidos al FF podrán ser transferidos al FF únicamente por el CONCESIONARIO. La transferencia se realizará bajo la modalidad de “sin recurso”, es decir que el CONCESIONARIO no tendrá ulterior responsabilidad por la falta de pago de los Derechos Cedidos al FF o los CRPAO que estos derechos generen, cualquiera sea la causa de dicho incumplimiento.
Si el CONCESIONARIO optara por transferir los CAO Certificados al FF, deberá abonar por única vez, un monto de USD 10 000,00 (diez mil y 00/100 dólares americanos) los cuales deberán destinarse a cubrir los gastos de constitución y operación del FT, sin perjuicio de lo establecido en el numeral 5.5.	Si el CONCESIONARIO optara por transferir los CAO Certificados al FF, deberá abonar un pago inicial por USD 10 000,00 más IGv (diez mil y 00/100 dólares americanos) por la estructuración, más una comisión trimestral de USD 1200,00 más IGv por los quince años que dure el fideicomiso. Los flujos de caja para el servicio de la deuda corresponderán a los flujos del PAO correspondientes a los “Derechos Cedidos al FF”. Los flujos de ingresos correspondientes a cada CAO Certificado se denominarán “Derechos de Cobro del CAO Certificado”. Estos flujos de ingresos corresponden a una porción del PAO. La diferencia entre los “Derechos de Cobro del CAO Certificado” y los “Derechos Cedidos al FF”, se denominará “Derechos Remanentes del PAO”.
5.3.- Los Derechos Cedidos al FF y los Derechos Remanentes del PAO se consignarán en cada CAO Certificado, que será devuelto al CONCESIONARIO por el FT. Por otro lado, los Derechos Cedidos al FT se consignarán en cada	5.3.- Los Derechos Cedidos al FF y los Derechos Remanentes del PAO se consignarán por el CONCEDENTE en cada CAO Certificado. El CONCESIONARIO cederá los Derechos Cedidos al FF de cada CAO Certificado.

El CONCESIONARIO tendrá derecho a recibir los Derechos Remanentes del PAO, siempre y cuando el REGULADOR no haya emitido un informe desfavorable (...) dictará el procedimiento para la emisión de este último informe. De existir informe negativo por parte del REGULADOR respecto al cumplimiento de los parámetros (...) los Derechos Remanentes del PAO serán cancelados por el CONCEDENTE, una vez subsanadas las observaciones identificadas por el REGULADOR.	Por otro lado, el CONCESIONARIO comunicará al CONCEDENTE la cesión de los derechos contenidos en los CRPAO y le solicitará se registre la obligación a nombre del nuevo titular. El nuevo titular de los CRPAO deberá comunicar al CONCEDENTE las posteriores cesiones de derechos. Los Derechos Remanentes del PAO se devengarán a favor del CONCESIONARIO, siempre y cuando el REGULADOR no haya emitido un informe desfavorable (...) dictará el procedimiento para la emisión de este último informe. De existir informe negativo por parte del REGULADOR respecto al cumplimiento de los parámetros (...) los Derechos Remanentes del PAO serán cancelados por el CONCEDENTE, una vez subsanadas las observaciones identificadas por el REGULADOR, previa deducción de las penalidades correspondientes.
5.4.- El CONCEDENTE tiene la obligación de pagar en forma irrevocable e incondicional los montos consignados en cada CRPAO.	5.4.- El CONCEDENTE tiene la obligación de pagar en forma irrevocable e incondicional los Derechos Cedidos al Fideicomiso de Financiamiento o a quien este los hubiere cedido, los cuales están reflejados en los CRPAO.
Periódicamente el FT reportará los vencimientos de las obligaciones (...) pagar en primer lugar los compromisos relativos al CRPAO. El FT abonará a los tenedores de títulos los correspondientes montos. Para la estructuración financiera, el Estado podrá gestionar la obtención de una garantía de riesgo (...)	Periódicamente el FF reportará los vencimientos de las obligaciones (...) pagar en primer lugar los compromisos relativos al CRPAO. Para la estructuración financiera, el Estado podrá gestionar la obtención de una garantía de riesgo (...)
Cesión de Derechos al Fideicomiso en Titulización	Cesión de Derechos al Fideicomiso de Financiamiento
5.6.- El CONCEDENTE efectuará el pago del monto consignado en cada CRPAO (...)	5.6.- El CONCEDENTE efectuará el pago del monto consignado en cada CRPAO (...)
El monto consignado en el CRPAO no se entregará al CONCESIONARIO sino que se	El monto consignado en el CRPAO no se cancelará al CONCESIONARIO sino que se

transferirá directamente al Fideicomiso de Titulización, para que este efectúe el pago al titular del mismo. Si el informe emitido por el REGULADOR respecto al cumplimiento de los parámetros asociados a la inversión y los índices de serviciabilidad previstos en el contrato fuese negativo, el CONCEDENTE no efectuará el pago de los "Derechos Remanentes del PAO" a favor del CONCESIONARIO. Sin embargo, en este caso el CONCESIONARIO podrá recibir el pago de los "Derechos Remanentes del PAO" solo si subsana las observaciones formuladas por el REGULADOR dentro del plazo señalado por este y previa deducción de las penalidades correspondientes.	transferirá directamente al Fideicomiso de Financiamiento o a quien este lo hubiere cedido.
ANEXO B: CONTRATO FINANCIERO – SECCIÓN VI: IRREVOCABILIDAD EL CRPAO	
6.2.- La terminación y/o resolución del contrato por incumplimiento del CONCEDENTE, no afectará la obligación de este para continuar efectuando los pagos correspondientes a los "Derechos Remanentes del PAO".	6.2.- La terminación y/o resolución del contrato, por fuerza mayor, por incumplimiento del CONCEDENTE o por el ejercicio de la facultad de este último para poner término unilateral al contrato, no afectará la obligación de este para continuar efectuando los pagos correspondientes a los "Derechos Remanentes del PAO".
	6.5.- Las indemnizaciones o penalidades que se pudieran producir como consecuencia de la terminación y/o resolución del contrato por incumplimiento del CONCESIONARIO, no serán compensables con los CRPAO cuyos derechos hubiesen sido cedidos al Fideicomiso de Financiamiento.
Aceleración 6.5. En caso de atraso en el pago de alguno de los títulos emitidos por el FT se acelerará el vencimiento de los títulos cuyo vencimiento original hubiere estado previsto dentro del mismo ejercicio fiscal.	Aceleración 6.5. En caso de atraso en el pago de alguno de los CRPAO emitidos por el CONCEDENTE, se acelerará el vencimiento de todos los CRPAO, cuyo vencimiento original hubiere estado previsto dentro del mismo ejercicio fiscal.

Pari Passu 6.6.- El último día hábil de abril y de octubre de cada año será la fecha de vencimiento de los títulos emitidos por el FT en virtud del presente contrato. El CONCEDENTE se obliga a establecer las mismas fechas de vencimiento para los títulos que sean emitidos en virtud de futuros contratos de concesión que sean suscritos por él (...)	Pari Passu 6.6.- Para invocar los efectos de la presente cláusula, se considerará el último día hábil de los meses de abril y octubre de cada año. El CONCEDENTE se obliga a establecer las mismas fechas de vencimiento para los títulos que sean emitidos en virtud de futuros contratos de concesión que sean suscritos por él (...)
Cross Default 6.7.- Cuando se produzca el incumplimiento en el pago de alguno de los títulos emitidos por el FT se entenderá que se habrá producido el incumplimiento de los demás títulos que hubieren sido emitidos como consecuencia de otros contratos de concesión suscritos por el CONCEDENTE, cuya fecha de vencimiento ya se hubiere cumplido (...)	Cross Default 6.7.- Cuando se produzca el incumplimiento en el pago de alguno de los CRPAO, se entenderá que se habrá producido el incumplimiento de los demás CRPAO que hubieren sido emitidos como consecuencia de otros contratos de concesión suscritos por el CONCEDENTE, cuya fecha de vencimiento ya se hubiere cumplido (...)
	Pago de los CRPAO 6.8.- Los pagos que efectúe el CONCEDENTE por servicio de la deuda de los CRPAO, no estarán sujetos a ninguna retención o deducción por o a cuenta de cualquier impuesto, derecho, gravamen o cargo del Gobierno, ya sean presentes o futuros y de cualquier naturaleza que sean impuestos o gravados por la República del Perú, cualquier subdivisión política de la misma o cualquier autoridad tributaria de la República del Perú. En el caso de que la ley obligue al CONCEDENTE a efectuar dichas retenciones o deducciones, este deberá pagar los montos adicionales que pudieran requerirse para garantizar que los montos netos a cobrar por el titular del CRPAO, una vez efectuada dicha retención o deducción, serán equivalentes al monto que habría recibido por este certificado en ausencia de dicha retención o deducción.
	Libre Transferibilidad 6.9.- Para facilitar el financiamiento de la Concesión, los derechos contenidos en los CRPAO que hubieren sido cedidos al FF pueden ser libremente transferidos siempre que tal cesión conste por escrito y sea comunicada al CONCEDENTE para su registro y reconocimiento del nuevo titular.

Anexo 2: Cuadro comparativo de la Concesión Tramo Empalme 1B – Buenos Aires-Canchaque – Adenda N.º 2

Contrato original	Adenda
ANEXO B: CONTRATO FINANCIERO – SECCIÓN IV: RÉGIMEN FINANCIERO	
Ajuste del PAO por Variación de Precios 4.19.- Durante el periodo comprendido entre la fecha de presentación de las ofertas económicas del concurso, hasta la culminación de las obras (...) Los ajustes al Valor Referencial del Hito Constructivo o al Valor del CAO por Partidas, de ser el caso, y el ajuste del PAO se harán aplicando las siguientes fórmulas polinómicas: $CAO_i = CAO \times (TC_0 / TC_i) \times k_i$ $fPAO_i = fPAO \times (TC_0 / TC_i) \times k_i \times f_i$ Donde: CAO_i: es el Valor Referencial del Hito Constructivo contenido en un CAO o el Valor de un CAO por Partidas, de ser el caso, ajustado por la variación de precios de insumos de la construcción. CAO: es el Valor Referencial del Hito Constructivo contenido en un CAO o el Valor de un CAO por Partidas, de ser el caso. fPAO_i: es la fracción del PAO (...) fPAO: es la fracción del PAO, correspondiente a un CAO o CAO por Partidas, que se desprende de la oferta económica propuesta por el CONCESIONARIO. o: corresponde a febrero de 2006 (...)	Ajuste del PAO por Variación de Precios 4.19.- Durante el periodo comprendido entre la fecha de presentación de las ofertas económicas del concurso, hasta la culminación de las obras (...) Los ajustes al Valor Referencial del Hito Constructivo o al Valor del CAO por Partidas, de ser el caso, y el ajuste del PAO se harán aplicando las siguientes fórmulas polinómicas: $CAO_i = CAO \times (TC_0 / TC_i) \times k_i$ $fPAO_i = PAO \times (TC_0 / TC_i) \times k_i \times f_i$ Donde: CAO_i: es el Valor Referencial del Hito Constructivo contenido en un CAO o el Valor de un CAO por Partidas, de ser el caso, ajustado por la variación de precios de insumos de la construcción. CAO: es el Valor Referencial del Hito Constructivo contenido en un CAO o el Valor de un CAO por Partidas, de ser el caso. fPAO_i: es la fracción del PAO (...) PAO: Pago por Obra o: corresponde a febrero de 2006 (...)

Anexo 3: Cuadro comparativo de la Concesión Tramo Empalme 1B – Buenos Aires-Canchaque – Adenda N.º 3

Contrato original	Adenda
SECCIÓN I: ANTECEDENTES Y DEFINICIONES	
Definiciones 1.5.- En este contrato, los siguientes términos tendrán los significados que a continuación se indican: (...) <u>Fideicomiso de Administración</u> Es el fondo de fideicomiso, el mismo que tendrá, cuando menos, tres cuentas separadas para los siguientes fondos: - Fondo de Administración de Pagos referido en las cláusulas 9.4 y 15.7 en donde se depositarán los montos de las penalidades a que se refiere el presente contrato, del peaje, y del PAS conforme a los términos y condiciones señalados en las cláusulas 20.2 y 20.3. - Fondo de Supervisión de Obras, Seguimiento y Control de Supervisión, referido en la cláusula 9.12 en el que el CONCESIONARIO depositará las sumas que por estos conceptos se señalen en el contrato. - Fondo de Mantenimiento Periódico, en el que el CONCESIONARIO depositará el monto correspondiente al Mantenimiento Periódico, conforme a lo señalado en las cláusulas 9.13 y numeral 4.1 de la sección IV del Anexo B del contrato. Fideicomiso de Eventos Catastróficos Fideicomiso constituido por el CONCEDENTE con la finalidad de hacer frente a los eventos catastróficos que produzcan un daño o destrucción parcial o total de la infraestructura	Definiciones 1.5.- En este contrato, los siguientes términos tendrán los significados que a continuación se indican: (...) <u>Fideicomiso de Administración</u> Es el fondo de fideicomiso, el mismo que tendrá, cuando menos las siguientes cuentas separadas: - Fondo de Administración de Pagos referidos en las cláusulas 9.4 y 15.7 en donde se depositarán los montos de las penalidades a que se refiere el presente contrato, del peaje, y del cofinanciamiento del PAMO y de los Derechos Remanentes del PAO conforme a los términos y condiciones señalados en las cláusulas 20.2 y 20.3. - Fondo de Supervisión de Obras, Seguimiento y Control de Supervisión, referido en la cláusula 9.12 en el que el CONCESIONARIO depositará las sumas que por estos conceptos se señalen en el contrato. - Fondo de Mantenimiento Periódico, en el que el CONCESIONARIO depositará el monto correspondiente al Mantenimiento Periódico (...) - Cuenta de Eventos Catastróficos, constituida con la finalidad de hacer frente a los eventos catastróficos que produzcan un daño o destrucción parcial o total de la infraestructura de las obras, y en el que el

de la obras, en el que se depositará una parte del peaje recaudado conforme a los términos y condiciones señalados en el contrato.	CONCESIONARIO depositará mensualmente el diez por ciento (10 %) de los ingresos provenientes del cobro del peaje, de acuerdo a lo establecido en la cláusula 12.8 del Contrato de Concesión. En esta cuenta también se depositará las penalidades contractuales conforme a lo previsto en el segundo párrafo de la cláusula 15.7.
SECCIÓN IX: RÉGIMEN ECONÓMICO	
Procedimiento para el pago del PAS 9.4.- El PAS se pagará de acuerdo al siguiente procedimiento: (...) d) El CONCEDENTE no podrá modificar el cronograma previsto en el literal a) para el pago de los montos consignados en los CRPAO. Sin embargo, cuando se produzca una modificación de la Fecha de Inicio de la Explotación, el CONCEDENTE ajustará el cronograma para el pago del PAS en lo que se refiere a los Derechos Remanentes del PAO y el PAMO.	Procedimiento para el pago del PAS 9.4.- El PAS se pagará de acuerdo al siguiente procedimiento: (...) d) El CONCEDENTE no podrá modificar el cronograma previsto en el literal a) para el pago de los montos consignados en los CRPAO correspondientes a los CAO emitidos y certificados. Sin embargo, cuando se produzca la certificación de uno o varios CAO con posterioridad al vencimiento de la primera cuota previsto en el cronograma establecido por el CONCEDENTE conforme a la cláusula 9.4, literal a), el CONCEDENTE establecerá un nuevo cronograma para el pago de los CRPAO y de los Derechos Remanentes del PAO correspondientes a cada CAO Certificado con posterioridad. En cada nuevo cronograma el pago de la primera cuota se realizará en el último día hábil del mes de enero, abril, julio u octubre, siguiente al mes de la certificación de cada CAO y será cancelado de acuerdo al plazo establecido en el literal a) del presente numeral.

e) El CONCEDENTE depositará semestralmente en la cuenta del Fondo de Administración de Pagos del Fideicomiso de Administración el cofinanciamiento necesario para el pago del PAS, así como para el pago del IGV que corresponda de acuerdo a las leyes y disposiciones aplicables. Es responsabilidad del CONCEDENTE haber depositado, previamente, la cantidad suficiente para el pago del PAS, de acuerdo al cronograma.	Asimismo, cuando la Fecha de Inicio de la Explotación se produzca en una fecha posterior al vencimiento de la primera cuota previsto en el cronograma establecido por el CONCEDENTE conforme a la cláusula 9.4, literal a), el CONCEDENTE ajustará el cronograma para el pago del PAS, estableciendo un cronograma de pago para los Derechos Remanentes del PAO y un cronograma de pago para el PAMO, en donde el pago de la primera cuota se realizará en el último día hábil del mes de enero, abril, julio u octubre, siguiente a la Fecha de Inicio de la Explotación y será cancelado de acuerdo al plazo establecido en el literal a) del presente numeral. e) El CONCEDENTE depositará trimestralmente, en la cuenta del Fondo de Administración de Pagos del Fideicomiso de Administración, el cofinanciamiento necesario para el pago del PAMO y de los Derechos Remanentes del PAO. Es responsabilidad del CONCEDENTE haber depositado, previamente, la cantidad suficiente para el pago del PAMO y de los Derechos Remanentes del PAO, de acuerdo al o a los cronogramas vigentes. El CONCEDENTE depositará trimestralmente en la cuenta del Fideicomiso de Financiamiento los montos correspondientes a los CRPAO. Es responsabilidad del CONCEDENTE haber depositado, previamente, la cantidad suficiente para el pago de los montos correspondientes a los CRPAO, de acuerdo a la fecha de pago o vencimiento establecida en los respectivos CRPAO. El CONCEDENTE depositará trimestralmente el IGV que corresponda al PAMO, a los Derechos Remanentes del PAO y a los montos consignados en los CRPAO, de acuerdo a las leyes y disposiciones aplicables en la cuenta bancaria que indique el CONCESIONARIO.
--	---

Mecanismo de Compensación por Actividades de Mantenimiento Periódico 9.13.- Para efectos del Mantenimiento Periódico se deberá observar el siguiente procedimiento: A.- Mantenimiento Periódico del Tramo con Tratamiento Superficial Bicapa (TSB) (...) a) A partir del primer pago del PAS, el CONCESIONARIO deberá provisionar contablemente, en forma trimestral, la fracción correspondiente al monto de Mantenimiento Periódico señalada en el numeral 4.1 del Anexo B y depositará dicho monto en el Fondo de Mantenimiento Periódico del Fideicomiso de Administración (...)	Mecanismo de Compensación por Actividades de Mantenimiento Periódico 9.13.- Para efectos del Mantenimiento Periódico se deberá observar el siguiente procedimiento: A.- Mantenimiento Periódico del Tramo con Tratamiento Superficial Bicapa (TSB) (...) a) A partir del primer pago del PAMO, el CONCESIONARIO deberá provisionar contablemente, en forma trimestral, la fracción correspondiente al monto de Mantenimiento Periódico señalada en el numeral 4.1 del Anexo B y depositará dicho monto en la cuenta Fondo de Mantenimiento Periódico del Fideicomiso de Administración (...)
Sección XII: Régimen de seguros y responsabilidad del concesionario	
Mecanismo de Declaración de Eventos Catastróficos 12.7.- Se considerará como evento catastrófico todo aquel acto de la naturaleza que produzca un daño o destrucción parcial o total de la infraestructura de la obra, que (...) Una vez identificado un evento catastrófico, corresponderá al CONCESIONARIO poner en conocimiento del CONCEDENTE (...) el CONCEDENTE con opinión previa del REGULADOR deberá pronunciarse en un plazo no mayor de siete (7) días para autorizar el uso de los recursos correspondientes del Fideicomiso de Eventos Catastróficos.	Mecanismo de Declaración de Eventos Catastróficos 12.7.- Se considerará como Evento Catastrófico todo aquel acto de la naturaleza que produzca un daño o destrucción parcial o total de la infraestructura de las obras (...) Una vez identificado un evento catastrófico, corresponderá al CONCESIONARIO poner en conocimiento del CONCEDENTE (...) el CONCEDENTE con opinión previa del REGULADOR deberá pronunciarse en un plazo no mayor de siete (7) días para autorizar el uso de los recursos correspondientes de la Cuenta de Eventos Catastróficos del Fideicomiso de Administración.

Fideicomiso de Eventos Catastróficos 12.8.- Con la finalidad de contar con los fondos necesarios para que el CONCEDENTE realice los pagos que correspondan en este tipo de eventualidades, luego de aplicar el seguro sobre bienes en operación, de ser el caso, el CONCEDENTE se compromete a constituir un Fideicomiso de Eventos Catastróficos. El CONCESIONARIO depositará en el Fideicomiso de Eventos Catastróficos cada mes, el diez por ciento (10 %) de los ingresos provenientes del cobro del peaje establecido en las cláusulas 9.5 a 9.8, desde la Fecha de Inicio de la Explotación hasta recaudar un monto total de USD 2 300 000,00 (dos millones trescientos mil y 00/100 dólares) el cual deberá mantenerse hasta el final de la concesión y cuyo remanente final quedará en poder del CONCEDENTE. En este fondo también se depositarán las penalidades contractuales conforme a lo previsto en el segundo párrafo de la cláusula 15.7. Los fondos depositados en la cuenta antes referida no formarán parte ni serán deducidos del PAS.	Cuenta de Eventos Catastróficos 12.8.- Con la finalidad de contar con los fondos necesarios para que el CONCEDENTE realice los pagos que correspondan en este tipo de eventualidades, luego de aplicar el seguro sobre bienes en operación, de ser el caso, el CONCESIONARIO se compromete a la apertura de una Cuenta de Eventos Catastróficos en el Fideicomiso de Administración. El CONCESIONARIO, en su calidad de fideicomitente, delegará al CONCEDENTE, en calidad de fideicomisario, la facultad de efectuar instrucciones directas al fiduciario, a fin de administrar de manera adecuada los fondos a incorporarse en la Cuenta de Eventos Catastróficos. EL CONCESIONARIO depositará en la Cuenta de Eventos Catastróficos cada mes, el diez (10 %) de los ingresos provenientes del cobro del peaje establecido en las cláusulas 9.5 a 9.8 desde la Fecha de Inicio de la Explotación hasta recaudar un monto total de USD 2 300 000,00 (dos millones trescientos mil y 00/100 dólares de los Estados Unidos de América) el cual deberá mantenerse hasta el final de la concesión y cuyo remanente final quedará en poder del CONCEDENTE. En esta cuenta también se depositarán las penalidades contractuales conforme a lo previsto en el segundo párrafo de la cláusula 15.7. Los fondos depositados en la cuenta antes referida no formarán parte ni serán deducidos del PAS. En caso de resolverse por cualquier motivo el Contrato de Fideicomiso de Administración, los fondos de la Cuenta de Eventos Catastróficos serán entregados al CONCEDENTE en calidad de fideicomisario, o a un tercero que este designe.
--	---

Anexo 4: Cuadro comparativo de la Concesión Tramo Empalme 1B – Buenos Aires-Canchaque – Adenda N.º 4

Contrato original	Adenda
SECCIÓN I: ANTECEDENTES Y DEFINICIONES	
Definiciones 1.5.- En este contrato, los siguientes términos tendrán los significados que a continuación se indican: (...)	Definiciones 1.5. En este contrato, los siguientes términos tendrán los significados que a continuación se indican: (...)
<u>Cofinanciamiento</u> Es la entrega de dinero que en virtud del literal c) del artículo 14.º del TUO efectúa el CONCEDENTE a favor del CONCESIONARIO, y que tiene por objeto cubrir la diferencia que resulte entre el PAS y los ingresos obtenidos por concepto de Peaje.	<u>Cofinanciamiento</u> Es la entrega de dinero que en virtud del literal c) del artículo 14.º del TUO efectúa el CONCEDENTE a favor del CONCESIONARIO, y que tiene por objeto cubrir la diferencia que resulte entre el PAS y los ingresos obtenidos por concepto de peaje. A partir de la suscripción de la Adenda N.º 4 del Contrato de Concesión se considerará cofinanciamiento el aporte que resulte de la diferencia entre los pagos realizados por el CONCEDENTE para retribuir el Pago Anual Temporal más el Mantenimiento Periódico y los ingresos obtenidos por concepto de peaje.
SECCIÓN IX: RÉGIMEN ECONÓMICO	
El Cofinanciamiento 9.9.- Los recursos necesarios para el cofinanciamiento se harán efectivos a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, con cargo a los recursos de su presupuesto, conforme al siguiente procedimiento: (...)	El Cofinanciamiento 9.9.- Los recursos necesarios para el cofinanciamiento se harán efectivos a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, con cargo a los recursos de su presupuesto, conforme al siguiente procedimiento: (...)
	d) A partir de la suscripción de la Adenda N.º 4 al

Mecanismo de Compensación por Actividades de Mantenimiento Periódico 9.13.- Para efectos del Mantenimiento Periódico, se deberá observar el siguiente procedimiento: A.- Mantenimiento Periódico del Tramo con Tratamiento Superficial Bicapa (TSB) (...)	Contrato de Concesión, se considerará como concepto de cofinanciamiento el aporte que resulte de la diferencia entre los pagos realizados por el CONCEDENTE para retribuir el Pago Anual Temporal más el Mantenimiento Periódico y los ingresos obtenidos por concepto de peaje. Mecanismo de Compensación por Actividades de Mantenimiento Periódico 9.13.- Para efectos del Mantenimiento Periódico, se deberá observar el siguiente procedimiento: A.- Mantenimiento Periódico del Tramo con Tratamiento Superficial Bicapa (TSB) (...)
b) Para efectos de programación, ejecución y liquidación del Mantenimiento Periódico, se establece el siguiente procedimiento: (...)	b) Para efectos de programación, ejecución y liquidación del Mantenimiento Periódico, se establece el siguiente procedimiento: (...)
b.4) De existir un saldo adicional en el fondo antes referido al término de la concesión, este será restituido al CONCESIONARIO.	b.4) De existir un saldo adicional en el fondo antes referido al término de los quince (15) años contados desde la Fecha de Inicio de la Explotación de la concesión , este será restituido al CONCESIONARIO.
B.- Para Mantenimiento Periódico del Tramo con Carpeta Asfáltica en Caliente (CAC) A partir del noveno año, contado a partir de la Fecha de Inicio de la Explotación, las partes evaluarán la necesidad de ejecutar un Mantenimiento Periódico (...)	B.- Para Mantenimiento Periódico del Tramo con Carpeta Asfáltica en Caliente (CAC) A partir del noveno año, contado a partir de la Fecha de Inicio de la Explotación, las partes evaluarán la necesidad de ejecutar un Mantenimiento Periódico (...)
b.4) De existir un saldo adicional en el fondo antes referido al término de la concesión, este será restituido al CONCESIONARIO.	b.4) De existir un saldo adicional en el fondo antes referido al término de los quince (15) años contados desde la Fecha de Inicio de la Explotación de la concesión , este será restituido al CONCESIONARIO.

SECCIÓN IX: RÉGIMEN ECONÓMICO	
Equilibrio Económico-Financiero (...) 9.17.- En el supuesto en el que el CONCESIONARIO invoque el restablecimiento del equilibrio económico-financiero, corresponderá al CONCEDENTE (...) Por cualquier retraso se reconocerá un interés a la tasa Libor más tres (3) por ciento sobre el saldo no pagado (...)	Equilibrio Económico-Financiero (...) 9.17.- En el supuesto en el que el CONCESIONARIO invoque el restablecimiento del equilibrio económico-financiero, corresponderá al CONCEDENTE (...) Por cualquier retraso se reconocerá un interés a la tasa de referencia más tres (3) por ciento sobre el saldo no pagado (...)
SECCIÓN XI: GARANTÍAS	
Garantías a Favor del CONCEDENTE <u>Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión</u> 11.3.- A fin de garantizar el correcto y oportuno cumplimiento de las obligaciones a cargo del CONCESIONARIO (...) Dicha garantía deberá ser otorgada por periodos anuales y por un monto equivalente al cinco (5) por ciento de la Inversión Proyectada Referencial (...) según la fórmula de ajuste indicada en el Anexo B. Dicha garantía deberá ser emitida por un banco local, autorizado de conformidad con lo establecido en el apéndice 2 del Anexo N.º 2 de las Bases. En caso dicha garantía sea emitida por un banco extranjero (...)	Garantías a Favor del CONCEDENTE <u>Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión</u> 11.3.- A fin de garantizar el correcto y oportuno cumplimiento de las obligaciones a cargo del CONCESIONARIO (...) Dicha garantía deberá ser otorgada por periodos anuales y por un monto equivalente al cinco (5) por ciento de la Inversión Proyectada Referencial (...) según la fórmula de ajuste indicada en el Anexo B. A partir de la fecha de suscripción de la Adenda N.º 4 al Contrato de Concesión, el monto de la garantía ascenderá a la suma de USD 1,428 361,32 (un millón cuatrocientos veintiocho mil trescientos sesenta y uno con 32/100 dólares de los Estados Unidos de América). Dicha garantía deberá ser emitida de acuerdo al modelo del Anexo III-A, por un banco local, autorizado de conformidad con lo establecido en el apéndice 2 del Anexo N.º 2 de las Bases. En caso dicha garantía sea emitida por un banco extranjero (...)

SECCIÓN XV: COMPETENCIAS ADMINISTRATIVAS	
Aporte por Regulación 15.13.- El CONCESIONARIO está obligado a pagar al REGULADOR el 1 % del PAMO como Tasa de Regulación, para que pueda este cumplir con sus obligaciones durante el periodo de la concesión (...)	Aporte por Regulación 15.13.- A partir de la suscripción de la Adenda N.º 4 del Contrato de Concesión, el CONCESIONARIO está obligado a pagar al REGULADOR el 1 % del PAT como Tasa de Regulación, para que este pueda cumplir con sus obligaciones durante el periodo de ampliación del plazo de la concesión (...)
ANEXO B: CONTRATO FINANCIERO – SECCIÓN I: DEFINICIONES	
1.1.- En este contrato, los siguientes términos tendrán los significados que a continuación se indican: (...) (...)	1.1.- En este contrato, los siguientes términos tendrán los significados que a continuación se indican: (...) Pago Anual Temporal Es la cuota trimestral destinada a retribuir al CONCESIONARIO por las actividades de Operación y Mantenimiento Rutinario realizadas por este, conforme al procedimiento de pago establecido en el Anexo XIII: Procedimiento del Mecanismo del PAT (Pago Anual Temporal) al Contrato de Concesión. Esta cuota se aplicará a partir de la fecha de suscripción de la Adenda N.º 4 al Contrato de Concesión, para la prestación del Servicio de acuerdo a los Niveles de Servicio previstos en el presente contrato. (...) PAMO (Pago por Mantenimiento y Operación) Es la cuota trimestral que tiene como finalidad retribuir la actividad de Operación y Mantenimiento en que incurre el CONCESIONARIO para la prestación del servicio de acuerdo a los niveles de servicio previstos en el presente contrato. Esta cuota se aplica hasta el término de los quince (15) años de la concesión contados desde la Fecha Inicio de Explotación.

Anexo 5: Cuadro comparativo de la Concesión Línea 2 y Ramal Av. Faucett-Av. Gambetta de la Red Básica del Metro de Lima y Callao – Adenda N.º 1

Contrato original	Adenda
SECCIÓN IX: RÉGIMEN ECONÓMICO	
-	<u>Cronograma Actualizado de Ejecución</u> Es aquel cronograma elaborado por el CONCESIONARIO sobre la base del Nuevo Cronograma de Entrega del Área de la Concesión, que sustituye al cronograma de obra señalado en la cláusula 6.11 y el cronograma del contrato. Asimismo, dicho cronograma establece los plazos máximos sustituyendo aquellos señalados en las cláusulas 6.21 y 6.24. El Cronograma Actualizado de Ejecución forma parte integrante de la presente adenda como Anexo II. [...] <u>Nuevo Cronograma de Entrega del Área de la Concesión</u> Es aquel cronograma elaborado por el CONCEDENTE que sustituye los plazos establecidos en las cláusulas 5.16, 5.65 y los plazos señalados en el Anexo 8 del contrato. Este nuevo cronograma forma parte integrante de la presente adenda como Anexo I.
<u>Valorización de Avance</u>	<u>Valorización de Avance</u>
Se refiere a las valorizaciones propuestas por el CONCESIONARIO a los Avances de Obra y/o a los Avances de Provisión, según corresponda, que el CONCESIONARIO ha incluido en su sobre N.º 3.	Se refiere a las valorizaciones propuestas por el CONCESIONARIO a los Avances de Obra y/o a los Avances de Provisión, según corresponda, que el CONCESIONARIO ha incluido en el Cronograma Actualizado de Ejecución.
	Esta Valorización de Avance forma parte integrante de la presente adenda como Anexo III la cual contiene información referencial sobre la

	distribución por fuente de pago. La información definitiva será fijada por el CONCESIONARIO al momento de la presentación del EDI conforme al contrato.
SECCIÓN X: RÉGIMEN FINANCIERO	
Del Sistema de Retribución por Inversiones (RPI)	Del Sistema de Retribución por Inversiones (RPI)
10.13. El pago de la parte proporcional al RPI por los CAO o CAO-MR emitidos (RPI-CAO) será efectuado de manera trimestral vencida durante quince (15) años, contados a partir del inicio de la explotación de la Segunda Etapa. En caso que la fecha para el inicio de la explotación de la Segunda Etapa se postergue más de tres (3) meses a la prevista en el contrato, el pago del RPI se realizará a partir del mes sesenta y cinco (65), contado desde la Fecha de Cierre.	10.13. El pago de la parte proporcional al RPI por los CAO, CAO-AL o CAO-MR emitidos (RPI-CAO) será efectuado de manera trimestral vencida durante quince (15) años, contados a partir del inicio de la explotación de la Segunda Etapa. En caso que la fecha para el inicio de la explotación de la Segunda Etapa se postergue más de tres (3) meses a la prevista en el contrato, el pago del RPI se realizará a partir del mes sesenta y cinco (65), contado desde la Fecha de Cierre.
	Tratándose de CAO, CAO-MR o CAO-AL emitidos por cualquier motivo, con posterioridad al mes sesenta y cinco (65) contado desde la Fecha de Cierre, los pagos se efectuarán a partir del trimestre siguiente durante quince (15) años contados a partir de dicha emisión.
Ajustes por Evento Geológico	Ajustes por Evento Geológico
10.17. Una vez aprobada la solicitud de reconocimiento de Evento Geológico, la aprobación deberá ser presentada para la Liquidación del siguiente Hito de Obra a la ocurrencia del Evento Geológico (...) dicho pago deberá ser programado en el presupuesto del CONCEDENTE del siguiente año fiscal de reconocida la ocurrencia, y deberá ser pagado durante los primeros cinco (5) días calendario de iniciado dicho año.	10.17. Una vez aprobada la solicitud de reconocimiento de Evento Geológico, la aprobación deberá ser presentada para la Liquidación del siguiente Hito de Obra a la ocurrencia del Evento Geológico (...) dicho pago deberá ser programado en el presupuesto del CONCEDENTE del siguiente año fiscal de reconocida la ocurrencia, y deberá ser pagado con cargo a la Cuenta de Contingencias del Fideicomiso , durante los primeros cinco (5) días calendario de iniciado dicho año.

SECCIÓN XI: GARANTÍAS	
Garantías a favor de los Acreedores Permitidos 11.6. Con el propósito de obtener financiamiento para cumplir con la ejecución de las Inversiones Obligatorias y la prestación del Servicio en los términos exigidos bajo el contrato (...) Los derechos de cobro correspondientes a los RPI-CAO son libremente transferibles, de manera que estos podrán ser cedidos y/o transferidos a favor del (los) acreedor(es) permitido(s), sujeto a la evaluación del CONCEDENTE respecto de los términos principales de los contratos de financiamiento, conforme a lo previsto en la cláusula 9.5 del contrato.	Garantías a favor de los Acreedores Permitidos 11.6. Con el propósito de obtener financiamiento para cumplir con la ejecución de las Inversiones Obligatorias y la prestación del servicio en los términos exigidos bajo el contrato (...) Los derechos de cobro correspondientes a los RPI-CAO son libremente transferibles.
SECCIÓN XV: CADUCIDAD DE LA CONCESIÓN	
Terminación por incumplimiento del CONCESIONARIO 15.5 En caso se configure la terminación del Contrato, para el cálculo del monto a compensar al CONCESIONARIO, de corresponder, se procederá según lo establecido en el segundo párrafo de la Cláusula 15.15 del presente Contrato.	Terminación por incumplimiento del CONCESIONARIO 15.5 En caso se configure la terminación del Contrato, para el cálculo del monto a compensar al CONCESIONARIO de corresponder, se procederá según lo establecido en las Cláusulas 15.17 y siguientes del presente Contrato, según corresponda.
Disposiciones Generales por Terminación Anticipada del Contrato 15.27 En todos los eventos de Caducidad en que el CONCEDENTE o los Acreedores Permitidos asuman directamente o a través de un tercero la explotación de la Concesión, no existirá (...) deberán mantenerse vigentes hasta seis (06) meses posteriores a que se cumpla con pagar el saldo de la deuda en la forma que se hubiera programado. Igualmente corresponderá mantener vigente el Fideicomiso de Administración, al menos hasta tres (03) meses después de la cancelación de las obligaciones de pago (...)	Disposiciones Generales por Terminación Anticipada del Contrato 15.27 En todos los eventos de Caducidad en que el CONCEDENTE o los Acreedores Permitidos asuman directamente o a través de un tercero la explotación de la Concesión, no existirá (...) deberán mantenerse vigentes hasta seis (06) meses posteriores a que se cumpla con pagar el saldo de la deuda en la forma que se hubiera programado, y (II) la totalidad del RPI por los CAO, CAO-AL o CAO-MR emitidos. Igualmente corresponderá mantener vigente el Fideicomiso de Administración, al menos hasta tres (03) meses después de la cancelación de las obligaciones de pago (...)

ANEXO 5: RÉGIMEN FINANCIERO – APÉNDICE 1: PROCEDIMIENTO PARA LA RETRIBUCIÓN DE INVERSIONES OBLIGATORIAS	
I. Sistema de pago por Avances con Fondos de Cofinanciamiento 1.1 Pago por Obra (PPO) El PPO será desembolsado de acuerdo al siguiente procedimiento: Avance de Obra (...) (iii) Si el REGULADOR tuviera observaciones a la solicitud, en dicho caso el Reporte de Avance de Obra deberá señalar el valor observado como un porcentaje de la Valorización del Avance de Obra del Hito de Obra (%Obs) correspondiente, hasta con dos decimales. El porcentaje de observaciones no deberá exceder al cinco (5) por ciento del Avance de Obra, caso contrario el CONCESIONARIO deberá subsanar las observaciones de por lo menos, hasta el límite antes indicado, Como consecuencia, el CONCEDENTE efectuará un Pago por Obra (PPO) correspondiente a la Valorización del Avance de Obra, menos la parte observada conforme a la siguiente fórmula: $\text{PPO} = \text{Valorización del Avance de Obra} * (1 - \% \text{Obs})$ (...) (v) El pago del porcentaje observado se realizará una vez subsanadas las observaciones por parte del CONCESIONARIO	I. Sistema de pago por Avances con Fondos de Cofinanciamiento 1.1 Pago por Obra (PPO) El PPO será desembolsado de acuerdo al siguiente procedimiento: Avance de Obra (...) (III) Si el REGULADOR tuviera observaciones a la solicitud por un porcentaje menor o igual al cinco (5) por ciento del Avance de Obra, se procederá a emitir el Reporte de Avance de Obra donde se establecerá el valor observado como un porcentaje de la Valorización del Avance de Obra del Hito de Obra (%Obs) correspondiente, hasta con dos decimales. Por otro lado, si el REGULADOR tuviera observaciones a la solicitud por un porcentaje mayor al cinco (5) por ciento del Avance de Obra, este notificará al CONCESIONARIO, para que dentro del trimestre siguiente subsane dichas observaciones, a más tardar a los quince (15) días de subsanadas totalmente las observaciones o cuando subsistan y estas no superen el cinco (5) por ciento del Avance de Obra, el REGULADOR deberá emitir el Reporte de Avance de Obra y remitirlo al CONCEDENTE. Una vez emitido el Reporte de Avance de Obra por parte del REGULADOR, como consecuencia de los supuestos anteriores, el CONCEDENTE efectuará el Pago por Obra (PPO) correspondiente a la Valorización del Avance de Obra, menos la parte observada, de ser el caso, conforme a la siguiente fórmula $\text{PPO} = \text{Valorización del Avance de Obra} * (1 - \% \text{Obs})$ (...) (V) El pago del porcentaje observado determinado en el Reporte de Avance de Obra de acuerdo a los supuestos regulados en el punto (III) del presente

y de acuerdo al procedimiento para la Liquidación del Hito de Obra señalado en este apéndice. El plazo previsto para la subsanación de dichas observaciones será de diez (10) días.	numeral, se realizará una vez subsanadas las observaciones por parte del CONCESIONARIO y de acuerdo al procedimiento para la Liquidación del Hito de Obra señalado en este apéndice.
(...)	(...)
	(VII) En caso que por razones derivadas de la entrega del Área de la Concesión, la liberación de las interferencias y/o interferencias adicionales, siempre que estas no resulten imputables al CONCESIONARIO y generen que este no pueda culminar los trabajos programados de acuerdo al Cronograma Actualizado de Ejecución, la solicitud de Pago por Obra que presente el CONCESIONARIO de acuerdo a lo señalado en el punto (I) del presente numeral, deberá sustentar técnicamente las razones que originaron esta situación, en caso el REGULADOR verificase este supuesto, procederá a remitir el Reporte de Avance de Obra en el cual deberá contener, entre otros, el porcentaje que representa el Avance de Obra, efectivamente ejecutado al hito respectivo, aunque no se haya alcanzado el 95 %.
	En un plazo no mayor a dos (2) días de recibido el Reporte de Avance de Obra, el CONCEDENTE instruirá al fideicomiso a fin de que realice el correspondiente PPO, para lo cual el CONCESIONARIO emitirá una factura a favor del CONCEDENTE. Dicho pago se realizará en un plazo no mayor a tres (3) días siguientes de recibida la instrucción.

Liquidación del Hito de Obra	Liquidación del Hito de Obra
(...)	(...)
(iii) En caso no existan observaciones, el REGULADOR, dentro del plazo establecido en el numeral (ii) precedente, emitirá un CAO conforme a lo establecido en la Propuesta Técnica y en caso corresponda, realizará los ajustes derivados de la aplicación de las fórmulas polinómicas aprobadas en el EDI de Obras correspondiente.	(III) En caso no existan observaciones, el REGULADOR, dentro del plazo establecido en el numeral (II) precedente, emitirá un CAO conforme a lo establecido en la Propuesta Técnica o en el Cronograma Actualizado de Ejecución, según corresponda, asimismo realizará los ajustes derivados de la aplicación de las fórmulas polinómicas aprobadas en el EDI de Obras correspondiente.
(...)	(...)
(viii) Si el CONCESIONARIO no realiza la subsanación de las observaciones a que se refiere el numeral iv precedente, dentro del plazo máximo señalado y excede los treinta (30) días del término de Hito de Obra y las observaciones no superan el 5 % del valor del Hito de Obra, se procederá a realizar la Liquidación de Hito de Obra dejando pendiente la parte observada.	(VII) Si el CONCESIONARIO no realiza la subsanación de las observaciones a que se refiere el numeral (IV) precedente, dentro del plazo máximo señalado y excede los treinta (30) días del término de Hito de Obra y las observaciones no superan el 5 % del valor del Hito de Obra, se procederá a realizar la Liquidación de Hito de Obra dejando pendiente la parte observada. En caso el CONCESIONARIO subsane dicha parte observada con posterioridad al plazo antes mencionado, y siendo esta aprobada por el REGULADOR conforme al procedimiento estipulado en los numerales precedentes de la presente sección, esta será reconocida en la fecha prevista para la Liquidación del siguiente Hito de Obra.
(...)	(...)
II. Sistema de Retribución por Inversiones (RPI)	II. Sistema de Retribución por Inversiones (RPI)
2.1 Retribución por Inversiones en Obras (RPI-Obras)	2.1 Retribución por Inversiones en Obras (RPI-Obras)
El RPI-Obras será reconocido de acuerdo al siguiente procedimiento:	El RPI-Obras será reconocido de acuerdo al siguiente procedimiento:
Avance de Obra	Avance de Obra
(...)	(...)
(iii) Si el REGULADOR tuviera observaciones a la solicitud, en dicho caso el Reporte de Avance de Obra deberá señalar el valor observado como un porcentaje de la	(III) Si el REGULADOR tuviera observaciones a la solicitud, en dicho caso el Reporte de Avance de Obra deberá señalar el valor observado como un porcentaje de la Valorización del Avance de Obra del Hito de Obra (%Obs) correspondiente, hasta con

Valorización del Avance de Obra del Hito de Obra (%Obs) correspondiente, hasta con dos decimales. Con la presentación y aprobación del Reporte de Avance de Obra por el CONCEDENTE, el REGULADOR, en un plazo de cinco (5) días, procederá a la emisión del CAO, siempre que sus observaciones no superen el cinco (5) por ciento del Avance de Obra propuesto, conforme a lo indicado en el apéndice 2 del presente anexo.	dos decimales. Con la presentación y aprobación del Reporte de Avance de Obra por el CONCEDENTE, el REGULADOR, en un plazo de cinco (5) días, procederá a la emisión del CAO, siempre que sus observaciones no superen el cinco (5) por ciento del Avance de Obra propuesto, conforme a lo indicado en el apéndice 2 del presente anexo. Por otro lado, si el REGULADOR tuviera observaciones a la solicitud por un porcentaje mayor al cinco (5) por ciento del Avance de Obra, este notificará al CONCESIONARIO para que dentro del siguiente trimestre subsane dichas observaciones. A más tardar a los quince (15) días de subsanadas totalmente las observaciones o cuando subsistan y estas no superen el cinco (5) por ciento del Avance de Obra, el REGULADOR deberá emitir el Reporte de Avance Obra, así como el CAO respectivo. Una vez emitido el Reporte de Avance de Obra, como consecuencia de los supuestos anteriores, el REGULADOR remitirá el CAO correspondiente a la Valorización del Avance de Obra, menos la parte observada conforme a la siguiente fórmula: $\text{CAO} = \text{Valorización del Avance de Obra} * (1 - \% \text{Obs})$ (IV) El reconocimiento del porcentaje observado determinado en el Reporte de Avance de Obra de acuerdo a los supuestos regulados en el punto (III) del presente numeral, se realizará una vez subsanadas las observaciones por parte del CONCESIONARIO y de acuerdo al procedimiento señalado en este apéndice. (V) El cálculo para la emisión del CAO para cada Avance de Obra se regirá bajo el procedimiento antes descrito. Cada CAO emitido por el REGULADOR dará derechos de cobro al CONCESIONARIO, proporcionales al RPI-Obras o denominados RPICAO. Por consiguiente, una vez expedido cada CAO, el CONCEDENTE tendrá la obligación irrevocable de pagar al CONCESIONARIO, a través del fideicomiso, los correspondientes RPI trimestrales. En caso que, por razones derivadas de la entrega del
El REGULADOR remitirá el CAO correspondiente a la Valorización del Avance de Obra, menos la parte observada conforme a la siguiente fórmula: $\text{CAO} = \text{Valorización del Avance de Obra} * (1 - \% \text{Obs})$ (iv) El reconocimiento del porcentaje observado se realizará una vez subsanadas las observaciones por parte del CONCESIONARIO y de acuerdo al procedimiento señalado en este apéndice. El plazo previsto para la subsanación de dichas observaciones será de diez (10) días. (v) El cálculo para la emisión del CAO para cada Avance de Obra se regirá bajo el procedimiento antes descrito. Cada CAO emitido por el REGULADOR dará derechos de cobro al CONCESIONARIO, proporcionales al RPI-Obras o denominados RPICAO. Por consiguiente, una vez expedido cada CAO, el CONCEDENTE tendrá la obligación irrevocable de pagar al CONCESIONARIO, a través del fideicomiso, los correspondientes RPI trimestrales.	

	Área de la Concesión; la liberación de las interferencias y/o interferencias adicionales, siempre que estas no resulten imputables al CONCESIONARIO y generen que este no pueda culminar los trabajos programados de acuerdo al Cronograma Actualizado de Ejecución; la solicitud de reconocimiento de Avance de Obra que presente el CONCESIONARIO de acuerdo a lo señalado en el punto (I) del presente numeral, deberá sustentar técnicamente las razones que originaron esta situación. En caso que el REGULADOR verificase este supuesto, procederá a remitir el Reporte de Avance de Obra el cual deberá contener, entre otros, el porcentaje que representa el Avance de Obra, efectivamente ejecutado al hito respectivo, así como el CAO correspondiente.
“Liquidación del Hito de Obra” (...) (iii) En caso no existan observaciones, el REGULADOR, dentro del plazo establecido en el numeral (ii) precedente, emitirá la Liquidación del Hito de Obra conforme a lo establecido en la Propuesta Técnica y, en caso corresponda, realizará los ajustes derivados de la aplicación de las fórmulas polinómicas aprobadas en el EDI de Obras correspondiente. (...) (vii) Por otro lado, en caso corresponda alguna deducción al Hito de Obra liquidado y ejecutado, el importe resultante de dicha deducción será restado en el CAO de ajustes y liquidación del siguiente Hito de Obra.	“Liquidación del Hito de Obra” (...) (III) En caso no existan observaciones, el REGULADOR, dentro del plazo establecido en el numeral (II) precedente, emitirá la Liquidación del Hito de Obra conforme lo establecido en la Propuesta Técnica o en el Cronograma Actualizado de Ejecución, según corresponda, asimismo, realizará los ajustes derivados de la aplicación de las fórmulas polinómicas aprobadas en el EDI de Obras correspondiente, cuando ello resulte aplicable. (...) (VII) Por otro lado, en caso corresponda alguna deducción al Hito de Obra liquidado y ejecutado, el importe resultante de dicha deducción será restado en el CAO de ajustes y liquidación del siguiente Hito de Obra. Si en la liquidación del siguiente Hito de Obra no correspondiera reconocimiento alguno, el saldo pendiente será deducido en la liquidación de los subsiguientes Hitos de Obra, hasta agotar la deducción. En caso se liquiden todos los Hitos de Obra de una etapa y quedase pendiente algún monto por deducir, dicho monto deberá ser depositado por el CONCESIONARIO en la Cuenta de Recaudación del Fideicomiso de Administración en un plazo no mayor a cinco (5) días de notificada la liquidación de todos los Hitos de Obra de dicha etapa conforme con lo señalado en el numeral (X) siguiente. El monto a depositar en el supuesto previsto en este numeral (VII) no estará afecto a intereses. En caso el CONCESIONARIO no cumpla

(...) 2.2. Retribución por Inversiones en Material Rodante (RPI-MR) El RPI-MR será reconocido de acuerdo al siguiente procedimiento: (...) (vi) El valor del RPI-CAO se determinará bajo el siguiente procedimiento: RPI-CAO = % de Avance de Provisión x RPI- MR (...)	con efectuar dicho depósito, el REGULADOR deberá proceder a la ejecución de la Garantía de Fiel Cumplimiento. (...) 2.2. Retribución por Inversiones en Material Rodante (RPI-MR) El RPI-MR será reconocido de acuerdo al siguiente procedimiento: (...) (VI) El valor del RPI-CAO se determinará bajo el siguiente procedimiento: RPI-CAO = % de Avance de Provisión x RPI- MR (...)
ANEXO 5: RÉGIMEN FINANCIERO – APÉNDICE 2-A: MODELO DEL CERTIFICADO DEL RPI-CAO	
Con la emisión de este certificado el CONCEDENTE declara lo siguiente: (...) Que de acuerdo a la cláusula 11.6 del Contrato de Concesión, el derecho de cobro correspondiente a los RPI-CAO son libremente transferibles a los acreedores permitidos.	Con la emisión de este certificado el CONCEDENTE declara lo siguiente: (...) Que de acuerdo a la cláusula 11.6 del contrato, el derecho de cobro correspondiente a los RPI-CAO son libremente transferibles.

Anexo 6: Cuadro comparativo de la Concesión Línea 2 y Ramal Av. Faucett-Av. Gambetta de la Red Básica del Metro de Lima y Callao – Adenda N.º 2

Contrato original	Adenda N.º 2
SECCIÓN I: ANTECEDENTES Y DEFINICIONES	
-	Nuevo Cronograma Actualizado de Entrega de Áreas de la Concesión Es aquel cronograma elaborado por el CONCEDENTE que sustituye los plazos establecidos en las cláusulas 5.15 y 5.65 de la Sección V del Contrato de Concesión, así como los plazos establecidos en el Anexo I de la Adenda N.º 1 al Contrato de Concesión. Toda mención que se haga en el presente contrato al Nuevo Cronograma de Entrega de Áreas de la Concesión deberá entenderse referida al Nuevo Cronograma Actualizado de Entrega de Áreas de la Concesión. El Nuevo Cronograma Actualizado de Entrega de Áreas de la Concesión forma parte integrante de la presente Adenda N.º 2 como Anexo I y establece las nuevas fechas de entrega por el CONCEDENTE al CONCESIONARIO de las Áreas de la Concesión. Nuevo Cronograma Actualizado de Ejecución Es aquel cronograma elaborado por el CONCESIONARIO que sustituye los plazos establecidos en las cláusulas 6.11, 6.12 y 6.21 de la Sección VI del Contrato de Concesión, así como los plazos establecidos en el Anexo II de la Adenda N.º 1 al Contrato de Concesión. Toda mención que se haga en el presente contrato al Nuevo Cronograma de Ejecución deberá entenderse referida al Nuevo Cronograma Actualizado de Ejecución. El Nuevo Cronograma Actualizado de Ejecución forma parte integrante de la presente Adenda N.º 2 como Anexo II y establece los nuevos plazos de ejecución de las Obras por el CONCESIONARIO.

Definiciones (...) Hito de Provisión Es un conjunto de subpartidas del presupuesto general que han sido agrupadas con el fin de controlar su provisión y facilitar los pagos al CONCESIONARIO por conceptos de Material Rodante. El CONCESIONARIO ha propuesto el cronograma de ejecución de los Hitos de Provisión en su Propuesta Técnica, de acuerdo a lo siguiente; (i) Hito de Material Rodante N.º 1, que corresponde a la cantidad de trenes requerida para la Primera Etapa A, de acuerdo al literal a) de la cláusula 6.24. (ii) Hito de Material Rodante N.º 2, que corresponde a la cantidad de trenes requerida para la Primera Etapa B, de acuerdo al literal b) de la cláusula 6.24. (iii) Hito de Material Rodante N.º 3, que corresponde a la cantidad de trenes requerida para la Segunda Etapa, de acuerdo al literal c) de la cláusula 6.24.	Definiciones (...) Hito de Provisión Es el conjunto de subpartidas del presupuesto general que han sido agrupadas por el CONCESIONARIO con el fin de controlar su provisión y facilitar los pagos al CONCESIONARIO por conceptos de Material Rodante. El CONCESIONARIO ha propuesto el cronograma de ejecución de los Hitos de Provisión que se efectuará de acuerdo a lo siguiente: i. Hito de Material Rodante N.º 1, que corresponde a la cantidad de trenes requerida para la Primera Etapa A (5 trenes), de acuerdo al literal a) de la cláusula 6.24. ii. Hito de Material Rodante N.º 2, que corresponde a la cantidad de trenes requerida para la Primera Etapa B (15 trenes), de acuerdo al literal b) de la cláusula 6.24. iii. Hito de Material Rodante N.º 3, que corresponde a los trenes 1, 2 y 3 requeridos para la Línea 2 de la Segunda Etapa (3 trenes), de acuerdo al literal c) de la cláusula 6.24. iv. Hito de Material Rodante N.º 4, que corresponde a los trenes 4, 5 y 6 requeridos para la Línea 2 de la Segunda Etapa (3 trenes), de acuerdo al literal c) de la cláusula 6.24. v. Hito de Material Rodante N.º 5, que corresponde a los trenes 7, 8 y 9 requeridos para la Línea 2 de la Segunda Etapa (3 trenes), de acuerdo al literal c) de la cláusula 6.24. vi. Hito de Material Rodante N.º 6, que corresponde a los trenes 10, 11 y 12 requeridos para la Línea 2 de la Segunda Etapa (3 trenes), de acuerdo al literal c) de la cláusula 6.24. vii. Hito de Material Rodante N.º 7, que corresponde a los trenes 13, 14 y 15 requeridos para la Línea 2 de la Segunda Etapa (3 trenes), de acuerdo al literal c) de la cláusula 6.24. viii. Hito de Material Rodante N.º 8, que corresponde a los trenes 1, 2, 3, 4, 5, 6 y 7 requeridos para el Ramal Av. Faucett-Av. Gambetta de la Segunda Etapa (7 trenes), de acuerdo al literal c) de la cláusula 6.24.
--	---

Valorización de Avance Se refiere a las valorizaciones propuestas por el CONCESIONARIO a los Avances de Obra y/o a los Avances de Provisión según corresponda que el CONCESIONARIO ha incluido en su Sobre N.º 3	Valorización de Avance Es el documento que consigna las valorizaciones propuestas por el CONCESIONARIO a los Avances de Obra y/o a los Avances de Provisión, según corresponda, que el CONCESIONARIO ha incluido en el Nuevo Cronograma Actualizado de Ejecución. La Valorización de Avance forma parte integrante de la presente Adenda como Anexo IV, la cual contiene información referencial sobre la distribución por fuente de pago correspondiente a cada Avance de Obra y/o Avance de Provisión, respectivamente. La información definitiva referida a la distribución por fuente de pago podrá ser fijada por el CONCESIONARIO al momento de la presentación del EDI conforme al Contrato de Concesión, sujeto a la aprobación del CONCEDENTE.
SECCIÓN VI: INVERSIONES OBLIGATORIAS Y PRUEBAS DE PUESTA EN MARCHA	
Procedimiento para la aprobación de los EDI de Obra de los Tramos integrantes de la Primera Etapa B y Segunda Etapa 6.7. Si durante la ejecución de las Obras, el CONCESIONARIO determina la necesidad de incorporar una variación al EDI aprobado, estas modificaciones deberán ajustarse al Anexo 6 de las Especificaciones Técnicas Básicas, al contrato y la normatividad vigente, sin que ello implique reconocimiento de compensaciones económicas y de plazos adicionales a favor del CONCESIONARIO, aplicando el procedimiento a que se hace referencia en la cláusula 6.3 de la presente sección.	Procedimiento para la aprobación de los EDI de Obra de los Tramo integrantes de la Primera Etapa B y Segunda Etapa 6.7. Si durante la ejecución de las obras, el CONCESIONARIO determina la necesidad de incorporar una variación al EDI aprobado, estas modificaciones deberán ajustarse al Anexo 6 de las Especificaciones Técnicas Básicas, al Contrato de Concesión y la normatividad vigente, sin que ello implique reconocimiento de compensaciones económicas y de plazos adicionales a favor del CONCESIONARIO aplicando el procedimiento a que hace referencia la cláusula 6.3 de la presente sección.

	En caso se determine la necesidad de una modificación menor, entendida como aquella que no implique cambios sustanciales al EDI aprobado, ni disminución de la calidad establecida en el Contrato de Concesión, detectada una vez realizados los replanteos en obra, estos deberán ser aprobados por el SUPERVISOR en un plazo no mayor de diez (10) días, luego de presentada la modificación menor y consignarlo en el Libro de Obra, sin que ello implique reconocimiento de compensaciones económicas y de plazos adicionales a favor del CONCESIONARIO.
Hito de Obra 6.30. El CONCESIONARIO se obliga a ejecutar las obras de acuerdo a lo establecido en su Propuesta Técnica, respetando los cronogramas y plazos de ejecución de los Hitos de Obra, los cuales tienen una periodicidad no menor a un trimestre y un presupuesto no menor a cincuenta millones y 00/100 dólares (USD 50 000 000,00).	Hito de Obra 6.30. El CONCESIONARIO se obliga a ejecutar las obras de acuerdo a lo establecido en el Anexo N.º IV: Valorización de Avance de Obra de la Adenda N.º 2 al Contrato de Concesión.

Anexo 7: Cuadro comparativo de la Concesión Línea 2 y Ramal Av. Faucett-Av. Gambetta de la Red Básica del Metro de Lima y Callao – Adenda N.º 4

Contrato original y Adenda N.º 2	Adenda
SECCIÓN I: ANTECEDENTES Y DEFINICIONES	
Definiciones (...)	Definiciones (...) <u>Presupuesto Actualizado de Inversión</u> Es el monto del Presupuesto de Inversión más el incremento de inversión reconocido para la ejecución del Paso en Lleno en la Estación E-13: “Estación Central”, acordado por las partes en la Adenda N.º 4, equivalente a tres millones seiscientos veinticinco mil ciento catorce y 92/100 dólares (USD 3 625 114,92) sin incluir el IGV.
(...)	(...)
SECCIÓN VI: INVERSIONES OBLIGATORIAS Y PRUEBAS EN PUESTA EN MARCHA	
Procedimiento para la aprobación de los EDI de Obra de los Tramos integrantes de la Primera Etapa B y Segunda Etapa (Adenda N.º 2) 6.7. Si durante la ejecución de las obras, el CONCESIONARIO determina la necesidad de incorporar una variación al EDI aprobado, estas modificaciones deberán ajustarse al Anexo 6 (...) aplicando el procedimiento a que hace referencia la cláusula 6.3 de la presente sección. En caso se determine la necesidad de una modificación menor, entendida como aquella que no implique cambios sustanciales al EDI aprobado, ni disminución de la calidad establecida en el Contrato de Concesión, detectada una vez realizados los replanteos en obra, estos deberán ser aprobados por el SUPERVISOR en un plazo no mayor de diez (10) días, luego de presentada la modificación menor	Procedimiento para la aprobación de los EDI de Obra de los Tramos integrantes de la Primera Etapa B y Segunda Etapa 6.7. Si durante la ejecución de las obras, el CONCESIONARIO determina la necesidad de incorporar una variación al EDI aprobado, estas modificaciones deberán ajustarse al Anexo 6 (...) aplicando el procedimiento a que se hace referencia en la cláusula 6.3 de la presente sección. 6.7-A Con la finalidad de ejecutar el Paso en Lleno en la Estación E-13: “Estación Central”, el CONCESIONARIO presentará su solicitud de modificación de los EDI respectivos, incluyendo el presupuesto del reconocimiento económico y los plazos adicionales acordados en la Adenda N.º 4, aplicando el procedimiento a que hace

y consignarlo en el Libro de Obra, sin que ello implique reconocimiento de compensaciones económicas y de plazos adicionales a favor del CONCESIONARIO.	referencia la cláusula 6.3 del Contrato de Concesión.
Hito de Obra (Adenda N.º 2) 6.30. El CONCESIONARIO se obliga a ejecutar las obras de acuerdo a lo establecido en el Anexo N.º IV: Valorización de Avance de Obra de la Adenda N.º 2 al Contrato de Concesión.	Hito de Obra 6.30. El CONCESIONARIO se obliga a ejecutar las obras de acuerdo con lo establecido en el Anexo N.º IV: Valorización de Avance de Obra de la Adenda N.º 2 al Contrato de Concesión. En el caso de los Hitos de Obra para la ejecución del Paso en Lleno en la Estación E-13: “Estación Central” el CONCESIONARIO ejecutará las obras de acuerdo con los apéndices 1 y 2 del Anexo 15 del Contrato de Concesión. 6.30-A El reconocimiento de los Hitos de Obra para la ejecución del Paso en Lleno en la Estación E-13: “Estación Central” contemplados en el Anexo 15 se realizará luego de su ejecución, de acuerdo con el procedimiento establecido en el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión.
SECCIÓN X: RÉGIMEN FINANCIERO	
Cofinanciamiento 10.4. El CONCEDENTE se compromete a otorgar un cofinanciamiento ascendente a tres mil seiscientos noventa y cinco millones noventa y cuatro mil ochocientos setenta y nueve y 32/100 dólares (USD 3 695 094 879,32), el cual corresponde a la Propuesta Económica presentada por el CONCESIONARIO, que servirá para cubrir parte de las obras, a través del sistema del PPO, y parte de la provisión de Material Rodante, a través del sistema de PPMR, a ser ejecutadas por el CONCESIONARIO durante la Fase de Ejecución de Inversiones Obligatorias.	Cofinanciamiento 10.4. El CONCEDENTE se compromete a otorgar un cofinanciamiento ascendente a la sumatoria del monto de tres mil seiscientos noventa y cinco millones noventa y cuatro mil ochocientos setenta y nueve y 32/100 dólares (USD 3 695 094 879,32), el cual corresponde a la Propuesta Económica presentada por el CONCESIONARIO, más el monto de tres millones seiscientos veinticinco mil ciento catorce y 92/100 dólares (USD 3 625 114,92), siendo que este último monto corresponde al reconocimiento económico al que se hace referencia en el numeral 6.6 de la Sección VI del Contrato de Concesión, referido a la ejecución del Paso en Lleno en la Estación E-13: “Estación Central”. El cofinanciamiento antes indicado servirá para

	cofinanciamiento antes indicado servirá para cubrir parte de las obras, a través del sistema del PPO, y parte de la provisión de material rodante, a través del sistema de PPMR; a ser ejecutadas por el CONCESIONARIO durante la Fase de Ejecución de Inversiones Obligatorias.
--	--

PRO INVERSIÓN

PRO
INVERSIÓN

Calle Manuel Gonzales Olaechea N.° 177
San Isidro
T: +51 1 200 1200 Anx 1263 y 1365
F: +51 1 221 2931

ISBN: 978-612-49956-6-8



www.investinperu.pe

