



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

Presidencia del Consejo Directivo

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

Firmado por:
ZAMBRANO
COPELLO Rosa
Verónica FAU
20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 03/01/2025
16:54:14 -0500



Oficio N°0004-2025-PD-OSITRAN

Lima, 03 de enero de 2025

Señor

NORMAN ZEGARRA RUFFNER

Director de Proyecto

AGENCIA DE PROMOCIÓN DE LA INVERSIÓN PRIVADA – PROINVERSIÓN

Plataforma PIDE

Presente.-

Asunto : Notifica Resolución de Presidencia N° 0001-2025-PD-OSITRAN

Referencia : a) Oficio N°26-2024-PROINVERSIÓN/DEP.36 (NT. 2024136387)
b) Oficio N°27-2024-PROINVERSIÓN/DEP.36 (NT. 2024141367)
c) Oficio N°28-2024-PROINVERSIÓN/DEP.36 (NT. 2024144130)
d) Oficio N°32-2024-PROINVERSIÓN/DEP.36 (NT. 2024159022)

De mi consideración:

Es grato dirigirme a usted a fin de saludarlo cordialmente y, al mismo tiempo, remitir para su debido conocimiento y fines, la resolución indicada en el asunto, así como el Informe Conjunto N° 00212-2024-IC-OSITRAN (GRE-GSF-GAJ), que la sustenta, el cual contiene la opinión adicional a la Versión Final del Contrato del Proyecto "Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 4", solicitada por la Agencia de Promoción de la Inversión Privada – Proinversión.

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

Atentamente,

Firmado por

VERÓNICA ZAMBRANO COPELLO

Presidente del Consejo Directivo

Presidencia Ejecutiva

Adjunta:

- Resolución de Presidencia N° 0001-2025-PD-OSITRAN
- Informe Conjunto N°00212-2024-IC-OSITRAN (GRE-GSF-GAJ)

NT. 2025001087

NT: 2025001087

Clave: DQTa6mv



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

Calle Los Negocios 182, Surquillo. Lima
Central telefónica: 500-9330
www.ositrان.gob.pe



BICENTENARIO
PERÚ
2024

**Informe Conjunto N° 00212-2024-IC-OSITRAN
(GRE-GSF-GAJ)**

Firmado por:
QUESADA ORE
Luis Ricardo FAU
20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 27/12/2024
20:57:30 -0500

Firmado por:
JARAMILLO
TARAZONA
Francisco FAU
20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 27/12/2024
21:02:43 -0500

Firmado por:
CHOCANO PORTILLO
Javier Eugenio Manuel
Jose FAU
20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 27/12/2024
22:20:04 -0500

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

Asunto : Opinión adicional sobre la Versión Final del Contrato de Concesión del proyecto “Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 4”
Numeral 55.8 del artículo 55° del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1362.

Referencia : a) Oficio N° 032-2024/PROINVERSIÓN/DEP.36 recibido el 12/12/2024.
b) Oficio N° 028-2024/PROINVERSIÓN/DEP.36 recibido el 12/11/2024.
c) Oficio N° 027-2024/PROINVERSIÓN/DEP.36 recibido el 07/11/2024.
d) Oficio N° 00277-2024-GG-OSITRAN notificado el 05/11/2024.
e) Oficio N° 026-2024/PROINVERSIÓN/DEP.36 recibido el 28/10/2024
b) Oficio N° 0287-2024-PD-OSITRAN notificado el 14/06/2024.
b) Oficio N° 016-2024/PROINVERSIÓN/DEP.36 recibido el 30/05/2024
c) Oficio N° 00114-2024-GG-OSITRAN notificado el 20/05/2024
d) Oficio N° 014-2024/PROINVERSIÓN/DEP.36 recibido el 14/05/2024

Fecha : 27 de diciembre de 2024.

I. OBJETIVO

1. Emitir opinión técnica adicional respecto de la Versión Final del Contrato de Concesión del proyecto “Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 4”, solicitada por la Agencia de Promoción de la Inversión Privada – Proinversión, en el marco del numeral 55.8 del artículo 55 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1362, solicitada mediante el Oficio N° 026-2024/PROINVERSIÓN/DEP.36

Visado por: HERNÁNDEZ CHANDUVI
Jorge Luis FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 28/12/2024 07:08:47 -0500

Visado por: VOLTA ALOMIA Mario
Martin FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 27/12/2024 21:47:13 -0500

II. ANTECEDENTES

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

Visado por: CALVO JAUREGUI
Jhoel FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 27/12/2024 21:39:52 -0500

Visado por: DAVILA ROSALES Rosario
Del Pilar FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 27/12/2024 21:33:23 -0500

Visado por: PEREZ GOMEZ
Cesar Luis FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 27/12/2024 21:12:42 -0500

Visado por: VEGA VASQUEZ John
Albert FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 27/12/2024 21:09:16 -0500

Visado por: POLANCO NORIEGA
Emmanuel Antonio FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 27/12/2024 20:55:19 -0500

Visado por: JIMENEZ CERRON Tito
Fernando FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 27/12/2024 20:49:47 -0500

Visado por: CALDAS CABRERA
Daisy Melina FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 27/12/2024 20:45:46 -0500

Visado por: OCHOA CARBAJO Yessica
Guadalupe FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 27/12/2024 20:43:22 -0500

Visado por: ALVAREZ HUAMAN Junior
Missael FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 27/12/2024 20:37:24 -0500

7. A través del Oficio N° 00114-2024-GG-OSITRAN, de fecha 20 de mayo de 2024, en el marco de lo establecido en el párrafo 55.3 del artículo 55¹ del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1362, Decreto Legislativo que regula la Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos, se requirió a Proinversión atender consultas y remitir mayor información respecto a la documentación remitida a través del Oficio N° 014-2024/PROINVERSION/DEP.36.
8. Mediante Oficio N° 016-2024/PROINVERSION/DEP.36, recibido el 30 de mayo de 2024, la Dirección de Proyectos de Proinversión atendió el pedido de información adicional formulado por el Ositrán a través del Oficio N° 00114-2024-GG-OSITRAN.
9. Mediante el Informe Conjunto N° 0087-2024-IC-OSITRAN de fecha 14 de junio de 2024, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización y la Gerencia de Asesoría Jurídica emitieron su análisis técnico sobre la Versión Final del Contrato de Concesión del proyecto "Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 4" de conformidad con lo dispuesto con el párrafo 55.1 del artículo 55 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1362.
10. Con fecha 14 de junio de 2024, a través del Oficio N° 0287-2024-PD-OSITRAN, se comunicó a Proinversión que, ante la falta de quorum del Consejo Directivo de Ositrán, la Presidencia Ejecutiva adoptó la decisión de aprobar, como medida de emergencia, el Informe Conjunto N° 087-2024-IC-OSITRAN, conteniendo la opinión técnica no vinculante sobre la Versión Final del Contrato de Concesión del proyecto "Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 4".
11. Mediante el Oficio N° 026-2024/PROINVERSION/DEP.36, recibido el 28 de octubre de 2024, la Dirección de Proyectos de Proinversión comunicó que se habían incluido modificaciones a la Versión Final del Contrato de Concesión que obtuvo la opinión previa no vinculante del OSITRAN; por lo que requería la opinión adicional del Regulador con relación a las modificaciones especificadas en el Anexo denominado Modificaciones a la VFC adjunto a su comunicación. Adicionalmente, Proinversión remitió el Informe de Evaluación Integrado de la fase de Transacción (en adelante, IEI), el modelo económico financiero y la Versión Final del Contrato de Concesión del Proyecto (en adelante, la VFC).
12. A través del Oficio N° 0277-2024-GG-OSITRAN, notificado el 05 de noviembre de 2024, en el marco de lo establecido en el párrafo 55.3 del artículo 55² del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1362, Decreto Legislativo que regula la Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos, se requirió a Proinversión atender consultas y remitir mayor información respecto a la documentación remitida a través del Oficio N° 026-2024/PROINVERSION/DEP.36.
13. Mediante los Oficios N° 027, 028 y 032-2024/PROINVERSION/DEP.36, recibidos el 07 noviembre, 12 de noviembre y 12 de diciembre de 2024, respectivamente, la Dirección de Proyectos de Proinversión atendió el pedido de información adicional formulado por el Ositrán a través del Oficio N° 0277-2024-GG-OSITRAN.

¹ Reglamento del DL N° 1362:

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

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

² Reglamento del DL N° 1362:

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

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

III. MARCO LEGAL

III.1. Competencia del Ositrán para emitir la presente opinión

14. La competencia de un órgano administrativo comprende la esfera de atribuciones encomendadas por el ordenamiento jurídico a una entidad; por ende, contiene el conjunto de funciones y facultades que pueden ser ejercidas por la Administración. Así, de acuerdo con el numeral 61.1 del artículo 61° de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General (en adelante, LPAG), la competencia de las entidades tiene su fuente en la Constitución y en la Ley, y es reglamentada por las normas que de aquellas se derivan.
15. Así, el artículo 3° de la Ley N° 26917, Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público (en adelante, Ley de Creación del Ositrán), establece que la misión de este Organismo Regulador es regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras, así como el cumplimiento de los contratos de concesión, cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios.
16. Para tal efecto, el artículo 6° de la Ley de Creación del Ositrán en concordancia con el artículo 3° de la Ley N° 27332, Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión privada en los Servicios Públicos (en adelante, Ley de los Organismos Reguladores) prevé que este tipo de entidades, como es el caso del Ositrán, ejercen las funciones: (a) Normativa, (b) Reguladora, (c) Supervisora, (d) Fiscalizadora y Sancionadora, y (e) Solución de Controversias y Reclamos.
17. Asimismo, el numeral 3.2 del artículo 3° de la Ley de los Organismos Reguladores dispone expresamente que las funciones antes indicadas se ejercen dentro de los alcances y limitaciones que se establezcan en sus respectivas leyes y reglamentos; por tal motivo, el alcance de éstas no puede verse limitado por normas de distinta naturaleza ni por un Contrato de Asociación Público Privada.
18. El actual marco normativo del Sistema Nacional de Promoción de la Inversión Privada (SNPIP) se compone -principalmente- por el Decreto Legislativo N° 1362, Decreto Legislativo que regula la Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos (en adelante, DL N° 1362), y su Reglamento aprobado por el Decreto Supremo N° 240 2018-EF (en adelante, Reglamento del DL N° 1362). Cabe indicar que el DL N° 1362, conforme lo establecido en su Cuarta Disposición Complementaria Final, entró en vigor al día siguiente de la publicación de su Reglamento en el Diario Oficial El Peruano, esto es, desde el 31 de octubre de 2018. Por ende, desde dicha fecha corresponde a Proinversión y a las demás entidades públicas que integran el SNPIP, dentro de las cuales se encuentra el Ositrán³, velar por el estricto cumplimiento del DL N° 1362 y su Reglamento.
19. Cabe señalar que mediante los Decretos Legislativos N° 1543, N° 1550 y N° 1691 se modificaron diversos artículos del DL N° 1362. A su vez, en concordancia con la Sexta Disposición Complementaria Final del Decreto Legislativo N° 1543, mediante el Decreto Supremo N° 195-2023-EF se aprobó el TUO del DL N° 1362, el cual compila las disposiciones del DL N° 1362 y sus modificatorias. En ese sentido, para efectos del presente Informe Conjunto estas Gerencias harán referencia a las disposiciones normativas que resulten aplicables según lo señalado en el TUO del DL N° 1362 y el Reglamento del DL N° 1362.
20. Ahora bien, en el marco del requerimiento de Proinversión, en principio se debe señalar que los artículos 43° y 44° del TUO del DL N° 1362 disponen que, en la fase de Transacción, de

³ De conformidad con lo señalado en el inciso 4 del artículo 7° del Reglamento del DL N° 1362.

manera previa a la adjudicación del Proyecto, la referida entidad debe recabar -entre otras- la opinión previa no vinculante del Organismo Regulador sobre la Versión Final del Contrato (en adelante, VFC) de Asociación Público Privada, exclusivamente sobre las materias de su competencia. En ese sentido, nótese que la opinión que debe emitir el Ositrán es: (i) obligatoria al ser exigida por la normativa vigente en materia de Asociaciones Público Privadas, y (ii) de carácter no vinculante, en concordancia con el artículo 171° de la LPAG⁴.

21. Cabe indicar que los artículos 53° y 55° inciso 55.8 del Reglamento del DL N° 1362, establecen que la referida opinión del Organismo Regulador a la Versión Final del Contrato es emitida una sola vez, salvo que Proinversión le solicite opiniones adicionales. Cabe indicar que *"(...) al ser una opinión obligatoria y no vinculante, es responsabilidad [de Proinversión], como encargado del proceso de promoción y de la elaboración y sustentación del contrato de APP, evaluar y determinar si las modificaciones realizadas incorporan nuevos aspectos que, siendo materia de competencia del [Ositrán], no hayan sido previamente analizados por éste"*⁵.
22. Es así que, de acuerdo a su responsabilidad y funciones, **Proinversión determinó solicitar a este Organismo Regulador emitir una opinión adicional sobre las modificaciones señaladas en el Anexo denominado Modificaciones a la VFC**⁶ en el marco de las opiniones a la Versión Final del Contrato de Concesión del proyecto *Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 4*, en aspectos de competencia del Ositrán. Por consiguiente, a través del presente informe se atiende el requerimiento de opinión adicional en los términos formulados por Proinversión. Cabe precisar que **el Ositrán se ratifica en todos los extremos de la opinión previa no vinculante contenida en el Informe Conjunto N° 00087-2024-IC-OSITRAN, remitido a través del Oficio N° 0287-2024-PD-OSITRAN.**

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

23. El inciso 2 del numeral 44.1 del artículo 44 del TUO del DL N° 1362 establece que la opinión previa no vinculante que debe emitir el Ositrán sobre la VFC de Asociación Público Privada versa exclusivamente sobre materias de su competencia. Sobre el particular, el artículo 28⁷ del Reglamento General de Ositrán, aprobado por el Decreto Supremo N° 044-2006-PCM (en adelante, REGO), dispone que la opinión técnica del Ositrán sobre cualquier contrato de infraestructura de su competencia comprende materias referidas a: (i) el régimen tarifario del contrato, (ii) las condiciones de competencia y de acceso a la infraestructura, (iii) los

⁴ "Artículo 171.- Presunción de la calidad de los informes
171.1 Los informes administrativos pueden ser obligatorios o facultativos y vinculantes o no vinculantes.
171.2 Los dictámenes e informes se presumirán facultativos y no vinculantes, con las excepciones de ley."

⁵ Numeral 2.28 del Informe N° 031-2019-EF/68.02 adjunto al Oficio N° 004-2019-EF/68.02, emitido por la Dirección General de Política de Promoción de la Inversión Privada.

⁶ Mediante el Oficio N° 26-2024-PROINVERSIÓN/DEP.36 notificado el 28 de octubre de 2024, Proinversión solicitó al Regulador emitir una opinión adicional solo respecto de las modificaciones especificadas en el Anexo adjunto al referido Oficio, ello en el marco de las opiniones a la Versión Final del Contrato de Concesión del proyecto *"Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 4"*.

⁷ REGO:
"Artículo 28.- Opinión técnica previa y supervisión de los contratos

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

1. *La celebración de cualquier Contrato de Concesión referido a la Infraestructura, así como la prestación de servicios públicos de transporte ferroviario de pasajeros en las vías que forman parte del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao, de conformidad con la Ley N° 29754. La referida opinión técnica incluirá materias relativas al régimen tarifario del contrato, condiciones de competencia y de acceso a la Infraestructura, aspectos técnicos, económicos y jurídicos relativos a la calidad y oportuna prestación de los servicios, y a los mecanismos de solución de controversias derivadas de la interpretación y ejecución de los contratos de concesión, así como a las demás materias de competencia del OSITRAN. (...)"*

aspectos técnicos, económicos y jurídicos relativos a la calidad y oportuna prestación de los servicios, (iv) los mecanismos de solución de controversias derivadas de la interpretación y ejecución de los contratos y (v) demás materias de competencia de este Organismo Regulador; debiéndose tener presente que la opinión técnica del Ositrán sobre el diseño de los contratos, forma parte de su función supervisora.

24. Tal como se advirtió en el Informe Conjunto N° 00087-2024-IC-OSITRAN, Proinversión elaboró y remitió la VFC en el marco del TUO del DL N° 1362 y su respectivo Reglamento. Por lo que en dicho informe se analizó el alcance de la VFC del Proyecto, tanto en los aspectos procedimentales como en los temas de competencia del Ositrán, de modo que la opinión técnica del este Organismo Regulador fue sustentada y, posteriormente la Presidencia Ejecutiva del Ositrán aprobó el referido informe que contiene la opinión técnica del Ositrán a la VFC del Proyecto “Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 4”, tal como se señaló en el Oficio N° 0287-2024-PD-OSITRAN.
25. Asimismo, con respecto al requerimiento formulado por Proinversión mediante Oficio N° 26-2024-PROINVERSIÓN/DEP.36 y complementado a través de los Oficios N° 27-2024-PROINVERSIÓN/DEP.36, N° 28-2024-PROINVERSIÓN/DEP.36 y N° 32-2024-PROINVERSIÓN/DEP.36, a través del presente informe, estas Gerencias procederán a atender la solicitud de opinión adicional en el marco de la VFC del Proyecto “Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 4”; ratificándose en todos los demás extremos la opinión previa no vinculante contenida en el Informe Conjunto N° 00087-2024-IC-OSITRAN y remitida con el Oficio N° 0287-2024-PD-OSITRAN.

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

26. El numeral 55.3 del artículo 55° del Reglamento del DL N° 1362, establece que el plazo para la emisión de la opinión a la Versión Final del Contrato es de quince (15) días hábiles. Asimismo, la referida norma precisa que el Regulador puede solicitar información adicional, por única vez, dentro de los primeros cinco (05) días hábiles del plazo antes indicado; bajo este supuesto, el cómputo del plazo para emitir la referida opinión se suspende desde el día de efectuada la notificación de solicitud de información adicional, reanudándose a partir del siguiente día hábil de recibida la información requerida.
27. Al respecto, mediante el Oficio N° 26-2024-PROINVERSIÓN/DEP.36, notificado el 28 de octubre de 2024, Proinversión solicitó al Ositrán su opinión sobre la Versión Final del Contrato, respecto de las modificaciones especificadas en el Anexo denominado “Modificaciones a la VFC”, adjunto al referido oficio. Asimismo, dentro del plazo legal establecido, a través del Oficio N° 00277-2024-GG-OSITRAN notificado el 05 de noviembre de 2024, este Organismo Regulador solicitó a Proinversión información adicional a efectos de emitir la opinión correspondiente. Dicha información adicional fue remitida al Ositrán por medio de los Oficios N° 27-2024-PROINVERSIÓN/DEP.36, N° 28-2024-PROINVERSIÓN/DEP.36 y N° 32-2024-PROINVERSIÓN/DEP.36, notificados el 07 y 12 de noviembre de 2024, y 12 de diciembre de 2024, respectivamente⁸.
28. En ese sentido, desde notificada la solicitud de opinión formulada por Proinversión (28.10.2024) hasta notificado el requerimiento de información adicional del Ositrán (05.11.2024), transcurrieron cinco (05) días hábiles del plazo legal de este último para emitir su opinión, por lo que los diez (10) días hábiles restantes deben computarse desde el día siguiente de notificada la referida información adicional (12.12.2024). Con ello, el plazo para

⁸ Al respecto, mediante el N° 32-2024-PROINVERSIÓN/DEP.36, Proinversión afirmo lo siguiente:

“En ese sentido, mediante el presente se completa la información adicional solicitada¹, para lo cual cumplo con remitir la Matriz que absuelve los comentarios de su representada, la cual se elaboró sobre la base de la Nota Técnica N° 13 remitida por nuestro Consultor TP Invest S.A.C”.

que el Regulador emita la opinión adicional a la Versión Final del Contrato de Concesión vence el **viernes 03 de enero de 2025**⁹.

IV. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL PROYECTO

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

Ubicación:	:	En la zona longitudinal de la sierra del Perú. Entre los departamentos de Ica, Ayacucho, Huancavelica, Apurímac y Junín con una longitud de 965.2 Km de carreteras.
Calificación	:	Titularidad pública. Uso público. Alcance nacional.
Modalidad	:	Concesión cofinanciada.
Actividades de la concesión	:	La concesión comprende el diseño, construcción, rehabilitación, conservación, mantenimiento, mejoramiento, financiamiento y operación de la Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 4.
Plazo de la Concesión	:	Veinticinco (25) años contados desde la Fecha de Suscripción del Contrato. La VFC prevé la posibilidad prorrogar el plazo de la Concesión.
Inversiones	:	El Proyecto contempla las siguientes inversiones: Mantenimiento Periódico Inicial, Rehabilitación y Mejoramiento y la Construcción del Evitamiento San Clemente.
Inversión proyectada referencial	:	USD 1 176 millones (sin IGV)
Factor de competencia	:	En este proyecto se consideraron las siguientes variables como parte del Factor de Competencia: <u>Pago por Rehabilitación y Mejoramiento (PRM)</u> Este pago corresponde a la retribución que le otorga el CONCEDENTE al CONCESIONARIO, a fin de cubrir los costos de la Rehabilitación y Mejoramiento de la carretera, en los Hitos correspondientes a dichas intervenciones.

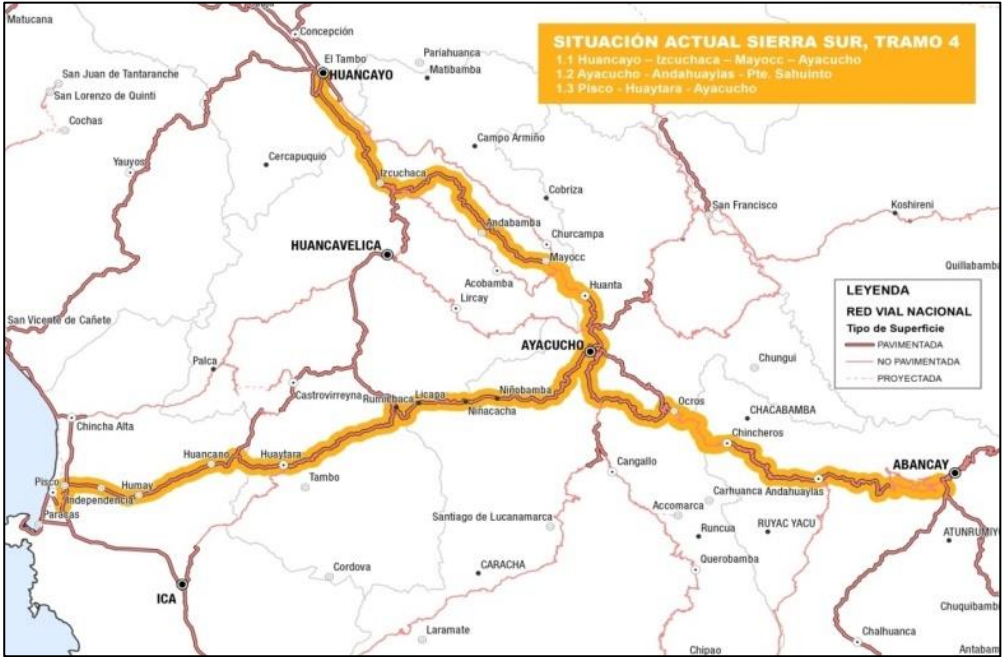
⁹ Mediante el Decreto Supremo N° 011-2024-PCM publicado en el Diario Oficial El Peruano con fecha 01 de febrero de 2024, se declararon, entre otros, los días 23, 24, 30 y 31 de diciembre 2024 como días no laborables para los trabajadores del sector público a nivel nacional.

<u>Pago Anual por Mantenimiento Periódico Inicial (PAMPI)</u> Este pago corresponde a la retribución que le otorga el CONCEDENTE al CONCESIONARIO a fin de ejecutar el Mantenimiento Periódico Inicial, una vez recibidos los Hitos de la carretera a los que les corresponden dichas intervenciones. <u>Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO)</u> Este pago corresponde a la retribución que el CONCEDENTE otorga al CONCESIONARIO a fin de cubrir los costos de operación y mantenimiento de la concesión.
--

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

Ilustración N° 1

TRAZO DEL PROYECTO



Fuente: Proinversión.

Subtramos del proyecto

Tipo de intervención	Sub Tramo	Ruta	Nombre del subtramo	Tipo de Hito	Longitud del Hito	Longitud del subtramo (km)
Rehabilitación y Mejoramiento	S3	PE-3S	Desvío Pampas - Acostambo	HC	-	9.162
	S4	PE-3S	Acostambo - Izcuchaca	HC	-	24.261
	S5	PE-3S	Izcuchaca - Mayocc	HC	-	114.779 ⁹
Mantenimiento Periódico Inicial	S6	PE-3S	Mayocc - Huanta	HF 9	34.425	34.425
	S7	PE-3S	Huanta- Ayacucho	HF 10	42.381	42.381
	S9	PE-3S	Ayacucho- Abra de Tocto	HF 11	27.602	27.602
	S10	PE-3S	Abra Tocto- Ocros	HF 12	59.607	59.607
	S11	PE-3S	Ocros-Chincheros	HF 13	55.461	55.461
	S12	PE-3S	Chincheros- Abra 1	HF 14	43.665	43.665
	S13	PE-3S	Abra 1- Andahuaylas	HF 15	35.947	35.947
	S14	PE-3S	Andahuaylas - Dv Kishuara	HF 16	48.783	48.783
	S15	PE-3S	Dv Kishuara- Pte Sahuinto	HF 17	76.287	76.287
	S17	PE-28A	San Clemente - Pte Choclococha	HF 18	68.350	143.000
				HF 19	74.650	
				HF 20	21.389	
	S18	PE-28A	Pte. Choclococha - Ayacucho	HF 21	99.611	163.023
				HF 22	63.412	
Construcción	-	PE-28A	Ev. San Clemente	HC	-	5.260

Fuente: IEI.

V. ANÁLISIS

31. En el presente acápite se procederá a analizar las modificaciones señaladas en el Anexo denominado Modificaciones a la VFC, sobre la base de la solicitud de opinión adicional remitida por Proinversión mediante el Oficio N° 026-2024/PROINVERSIÓN/DEP.36 y complementado con los Oficios N° 27-2024-PROINVERSIÓN/DEP.36, N° 28-2024-PROINVERSIÓN/DEP.36 y N° 32-2024-PROINVERSIÓN/DEP.36. Cabe señalar que el análisis se sustenta en la siguiente información remitida por Proinversión:
 - a) Información remitida mediante el Oficio N° 26-2024-PROINVERSIÓN/DEP.36:
 - Versión Final del Contrato.
 - Anexo denominado “Modificaciones a la VFC”.
 - Informe de Evaluación Integrado (IEI) que sustenta la VFC.
 - Modelo Económico Financiero en formato MS-Excel.
 - b) Información adicional, remitida como respuesta a la solicitud de Ositrán presentada mediante el Oficio N° 00277-2024-GG-OSITRAN., por intermedio de los Oficio de Proinversión N° 27-2024-PROINVERSIÓN/DEP.36, Oficio N° 28-2024-PROINVERSIÓN/DEP.36 y N° 32-2024-PROINVERSIÓN/DEP.36.
32. Cabe precisar que, conforme con el artículo 4° de la Ley de Creación de Ositrán y el artículo 28° del REGO del Ositrán, se tendrán en consideración los siguientes criterios generales, basados en las funciones que otorga a Ositrán el ordenamiento jurídico:
 - Mantener una distribución equilibrada y razonable de los riesgos y prestaciones entre las Partes;
 - Velar por el bienestar de los usuarios de la infraestructura de transporte de uso público bajo el ámbito de su competencia;

- Incentivar y promover la eficiencia en la provisión de los servicios relacionados con la infraestructura;
- Preservar la continuidad y sostenibilidad del servicio público y de la concesión, a lo largo de la vigencia del contrato de concesión, y,
- Respetar las competencias, funciones y roles asignados en el marco institucional a las diversas entidades del Estado.

33. Con relación a lo anterior, se debe precisar que a Ositrán no le corresponde opinar o pronunciarse sobre los costos del proyecto, presupuestos de obras, metrados, montos de inversión, montos de mantenimiento, gastos generales, concepción del alcance y dimensionamiento del proyecto, entre otros similares a los indicados, siendo éstos de exclusiva responsabilidad de Proinversión y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

V.1. Modificaciones incluidas a la VFC

34. El documento: Anexo denominado “Modificaciones a la VFC” (en adelante, Anexo de modificaciones) adjunto al Oficio N° 026-2024/PROINVERSION/DEP.36, detalla 14 modificaciones incluidas en la nueva versión de la VFC, las cuales se analizan a continuación:

A. Sectores Los Libertadores – Pte. Choclococha y Pte. Choclococha – Occollo (HF20 y HF21)

35. En el inciso 2.1 del Anexo de modificaciones, Sectores Los Libertadores – Pte. Choclococha y Pte. Choclococha – Occollo (HF20 y HF21), se precisan los siguientes cambios con relación a la Cláusula 5.14:

“En la Cláusula 5.14

(...)

❖ Se incluyó el inicio del periodo (plazo) de entrega de los Sectores. El Consultor TP Invest en su Nota

*Técnica N° 12 sustentó la necesidad de incluir un plazo mínimo para la entrega de los referidos sectores al Concesionario, debiendo contar para dicha oportunidad con el ET del MPI aprobado, y **bajo dicho supuesto el Concesionario podría intervenir directamente**, conforme a ello, propuso el establecimiento del inicio del plazo desde “el Día siguiente de aprobado el Expediente Técnico del Mantenimiento Periódico Inicial”, manteniéndose el final de dicho plazo en hasta “1358 Días calendario de suscrito el Contrato de Concesión”.*

*❖ Se incluyó la **posibilidad de acordar la ampliación del plazo** para la entrega de los Sectores, en caso no sean entregados en el periodo señalado en el ítem precedente. En dicha Nota Técnica se indicó que, **dado que prevalece la incertidumbre sobre la fecha exacta de entrega de los mencionados HF**, las Partes podrán acordar la ampliación del plazo para la entrega en posesión de dichos Sectores al CONCESIONARIO y, de ser necesario, la actualización del Expediente Técnico relacionado con dichos Sectores, **siguiendo para dichos acuerdos el procedimiento legal establecido en las Leyes y Disposiciones Aplicables**”.*

(Resaltado y subrayado agregados.)

36. Mediante el Oficio N° 00277-2024-GG-OSITRAN, se solicitó a Proinversión que precise las Leyes y Disposiciones Aplicables vigentes y/o procedimientos a implementar, que deberán seguir las Partes para implementar los acuerdos descritos.

37. Así, mediante el Oficio N°32-2024-PROINVERSIÓN/DEP.36 Proinversión dio la siguiente respuesta:

“Se precisa que las Leyes y Disposiciones Aplicables corresponden a la normativa que regula los contratos de Concesión como una modalidad de Asociaciones Público-Privadas, las

mismas que se encuentren vigentes en el momento de activación del supuesto correspondiente.

A la fecha, la normativa aplicable subyace en la Ley Marco de Asociaciones Público-Privadas y Proyectos en Activos (Decreto Legislativo N° 1362) y su Reglamento, el cual exige que cualquier cambio en los textos contractuales debe encaminarse por una modificación contractual vía Adenda”.

(Subrayado agregado.)

38. Se observa que, de acuerdo con Proinversión, la normativa aplicable a la que se hace referencia en la Cláusula 5.14 es el Decreto Legislativo N° 1362 y su Reglamento. En se sentido, con el fin de evitar confusiones se sugiere hacer la precisión en la referida cláusula según lo siguiente:

VFC	Texto Propuesto
PLAZOS DE ENTREGA DEL ÁREA DE LA CONCESIÓN 5.14. El Área de la Concesión de los Sub Tramos de Mantenimiento Periódico Inicial deberá ser entregada por el CONCEDENTE al CONCESIONARIO en la Toma de Posesión, en los términos del Apéndice 1 del Anexo X del presente Contrato, en los siguientes plazos: (...) En caso dichos Sectores no sean entregados al CONCESIONARIO en el plazo señalado, las Partes podrán acordar la ampliación del plazo para la entrega en posesión de dichos Sectores al CONCESIONARIO y, de ser necesario, la actualización del Expediente Técnico relacionado con dichos Sectores, siguiendo para dichos acuerdos el procedimiento legal <u>establecido en las Leyes y Disposiciones Aplicables.</u>	PLAZOS DE ENTREGA DEL ÁREA DE LA CONCESIÓN 5.14. El Área de la Concesión de los Sub Tramos de Mantenimiento Periódico Inicial deberá ser entregada por el CONCEDENTE al CONCESIONARIO en la Toma de Posesión, en los términos del Apéndice 1 del Anexo X del presente Contrato, en los siguientes plazos: (...) En caso dichos Sectores no sean entregados al CONCESIONARIO en el plazo señalado, las Partes podrán acordar la ampliación del plazo para la entrega en posesión de dichos Sectores al CONCESIONARIO y, de ser necesario, la actualización del Expediente Técnico relacionado con dichos Sectores, siguiendo para dichos acuerdos el procedimiento legal o <u>disposiciones contenidas en el Texto Único Ordenado – TUO del Decreto Legislativo N° 1362 y su Reglamento, o normas que los complementen o sustituyan.</u>

39. Sin perjuicio de lo anterior, considerando que en la mayoría de los casos la suscripción de adendas en el marco de la norma referida requiere de plazos prolongados, lo cual significaría tiempos excesivos de paralización de inversiones, se sugiere que los plazos, cronogramas y condiciones establecidos para que el Concedente entregue los sectores referidos sean adecuadamente valorados, para de esta manera evitar contratiempos que finalmente perjudican al mismo Concedente y a los usuarios.
40. Por otra parte, la Cláusula 6.47 de la VFC establece que los sectores de Los Libertadores – Pte. Choclococha (Km 143+000-164+389) y Pte. Choclococha – Occollo son clasificados como sectores críticos, según lo siguiente:

“SECTOR CRÍTICO

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

(...)

En el caso de los Sectores Los Libertadores – Pte. Choclococha y Pte Choclococha – Occollo será aplicable lo señalado en los literales a) y b) precedentes, desde la Toma de Posesión a favor del CONCESIONARIO”.

41. Asimismo, la Cláusula 5.14 y el Apéndice 1 del Anexo 1 referido al Mantenimiento Periódico Inicial **incluye** los sectores HF20 y HF21 como sub tramos para realizar el Mantenimiento Periódico Inicial (en adelante, MPI).

“5.14. El Área de la Concesión de los Sub Tramos de Mantenimiento Periódico Inicial deberá ser entregada por el CONCEDENTE al CONCESIONARIO en la Toma de Posesión, en los términos del Apéndice 1 del Anexo X del presente Contrato, en los siguientes plazos:
(...)

De otro lado, en el caso del Área de la Concesión de los Sectores indicados a continuación, el mismo deberá ser entregado por el CONCEDENTE al CONCESIONARIO en la Toma de Posesión, en el siguiente plazo:

Sector	Progresiva Inicio	Progresiva Fin	Plazo de entrega
Los Libertadores – Pte. Choclococha (Sector correspondiente al Sub Tramo 17)	Km 143+000	Km 164+389	Desde: el Día siguiente de aprobado el Expediente Técnico del Mantenimiento Periódico Inicial Hasta: los 1358 Días Calendario de suscrito el Contrato de Concesión
Pte. Choclococha – Occollo (Sector correspondiente al Sub Tramo 18)	Km 164+389	Km 264+000	Desde: el Día siguiente de aprobado el Expediente Técnico del Mantenimiento Periódico Inicial Hasta: los 1358 Días Calendario de suscrito el Contrato de Concesión

Los Sectores antes mencionados no serán considerados concesionados o entregados en Concesión, en tanto no se haya efectuado la Toma de Posesión a favor del CONCESIONARIO, por lo que seguirán bajo la gestión del CONCEDENTE, a través de PROVIAS NACIONAL”.

(...)

Apéndice 1 SubTramos de la Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 4: Huancayo-Izcuchaca-Mayocc-Ayacucho/Ayacucho-Andahuaylas-Pte Sahuinto/Dv. Pisco – Huaytará – Ayacucho

S17	HF19	San Clemente – Pte. Choclococha	68+350	143+000	74.65	434610.00 m E	8496486.00 m S	476096.90 m E	8501733.90 m S
	HF20	San Clemente – Pte. Choclococha	143+000	164+389	21.389	476096.90 m E	8501733.90 m S	492212.00 m E	8509902.00 m S
S18	HF21	Pte. Choclococha – Ayacucho	164+389	264+000	99.611	492212.00 m E	8509902.00 m S	551290.74 m E	8524699.77 m S
	HF22	Pte. Choclococha – Ayacucho	264+000	327+412	63.412	551290.74 m E	8524699.77 m S	582349.00 m E	8544467.00 m S

(...)”

42. En ese sentido, se requiere que se establezca claramente si dichos sectores van a ser considerados como sectores críticos o MPI, considerando que los niveles de intervención en ambos escenarios son muy diferentes. Asimismo, se precise si el expediente técnico y la solución planteada será atendida con un Expediente Técnico concordante con el alcance del MPI.
43. Sin perjuicio de lo anterior, se debe traer a colación la cláusula 1.2.63 de la VFC que define el Mantenimiento Periódico Inicial de la manera siguiente:

“1.2.63 Mantenimiento Periódico Inicial (MPI)

Todo trabajo y/o actividad a ejecutar en todo elemento de la vía existente a fin de alcanzar y/o superar los Niveles de Servicio exigidos en el Anexo I del Contrato, a fin de asegurar la funcionalidad e integralidad de la vía. Su alcance comprende, de manera no taxativa ni limitativa, lo siguiente: (i) todo trabajo sobre cualquier falla estructural del Pavimento o berma; (ii) todo trabajo sobre los distintos elementos que forman parte de la infraestructura vial, sin incluir el reemplazo de los mismos cuando sus capacidades (por ejemplo de carga, hidráulica, de demanda, según sea el caso) sean superadas; (iii) todo trabajo que se determine por la inadecuación de algún índice que establece las capacidades estructurales de la vía; y (iv) toda actividad que tenga por finalidad alcanzar y/o superar los Niveles de Servicio Individuales exigidos en el Anexo I del Contrato. Asimismo, las intervenciones realizadas deberán considerar a la vía concesionada como parte de un sistema orgánico y multimodal el cual debe integrarse de forma armónica”.

44. Al respecto, dicho mantenimiento es aplicable a **todos los sub tramos cuya intervención es el MPI**, incluido los hitos funcionales HF20 y HF21, no obstante los Niveles de Servicio del Apéndice 2 del Anexo I de la VFC, referidos a la Superficie de Rodadura, no precisan la Rugosidad para el MPI e indican las alternativas siguientes:

Niveles de Servicio para: Superficie de rodadura		
Parámetro	Medida	Nivel de Servicio
(...)		
Rugosidad para la recepción de las obras	Rugosidad cada 100 m. (Concreto Asfáltico)	2.00 IRI
Rugosidad durante el periodo de conservación o servicio	Rugosidad cada 100 m. (Concreto Asfáltico)	3.50 IRI

Fuente: Apéndice 2 del Anexo 1 de la VFC.

Elaboración: Gerencia de supervisión y Fiscalización del Ositrán.

45. Sobre la base de lo expuesto, de corresponder, se requiere precisar que: i) la definición del MPI para fines del contrato de concesión es considerada una **OBRA** o, ii) si la Rugosidad del MPI, para la aceptación del Concedente, será el valor de IRI que corresponde a la **Conservación o servicio**.
46. Por otra parte, para la aceptación del MPI, la Cláusula 6.38 de la VFC establece que el Comité de Aceptación determinará si la ejecución se encuentra conforme al expediente técnico aprobado y si cumple con los Niveles de Servicio.

“6.38. En el plazo de cinco (5) Días de solicitada la aceptación del Mantenimiento Periódico Inicial, el CONCEDENTE nombrará un Comité de Aceptación, el que deberá contar por lo menos con un representante del REGULADOR en calidad de veedor.

El Comité de Aceptación, en el plazo de treinta (30) Días, contados desde su nombramiento, dictaminará mediante el Acta de Aceptación o de Rechazo del Hito Funcional correspondiente, determinando si su ejecución se encuentra conforme al ET aprobado y si cumple con los Niveles de Servicio para la (...)”

(Subrayado agregado.)

47. Además, las cláusulas 6.9 y 12.14 de la VFC establecen responsabilidades por parte del Concesionario con relación al diseño de los expedientes técnicos y los gastos por de los bienes de la Concesión, tal como se muestra a continuación:

“6.9. Los desajustes, errores, defectos u omisiones en el Expediente Técnico para el Mantenimiento Periódico Inicial, o en los Estudios Definitivos de Ingeniería para la Rehabilitación y Mejoramiento o para la Construcción del Evitamiento San Clemente, así como los respectivos Instrumentos de Gestión Ambiental, materia de conformidad en su momento, que no hayan sido posible detectar y que se presenten con posterioridad a la aprobación que realiza el CONCEDENTE, no eximen al CONCESIONARIO de la responsabilidad que le asiste por su formulación ni traslada el riesgo de diseño que en todo momento deberá asumir el CONCESIONARIO”.

“12.14. La contratación de pólizas de seguros por parte del CONCESIONARIO no disminuye su responsabilidad por causas que le sean imputables a partir de la primera Toma de Posesión efectuada mediante el Acta de Entrega Parcial de Bienes, por lo que será responsable directo de sus obligaciones.

(...)

Asimismo, y con independencia de lo estipulado en la presente cláusula y las obligaciones en esta establecidas, el CONCESIONARIO deberá pagar la totalidad de las sumas debidas a cualquier persona hasta el límite de su responsabilidad de acuerdo con las Leyes y Disposiciones Aplicables en el Estado de la República del Perú, vigentes en el momento en que se produce el daño”.

48. En ese sentido, si bien la Cláusula 6.38 establece que la aceptación se basará en el expediente técnico aprobado y si cumple con los Niveles de Servicio, se debe precisar que el Contrato de Concesión está diseñado para el cumplimiento de niveles de servicio, mientras, el expediente técnico se basa según lo estipulado en el Contrato de Concesión, por lo que se recomienda que en la cláusula 6.38, establezca como orden de prelación el siguiente: *“conforme con los Niveles de Servicio y el ET aprobado concordante con la cláusula 6.9 y 12.14”*, de tal manera de prevenir contingencias de errores en los expedientes técnicos:

VFC	Texto Propuesto
<i>“6.38. En el plazo de cinco (5) Días de solicitada la aceptación del Mantenimiento Periódico Inicial, el CONCEDENTE nombrará un Comité de Aceptación, el que deberá contar por lo menos con un representante del REGULADOR en calidad de veedor.</i> <i>El Comité de Aceptación, en el plazo de treinta (30) Días, contados desde su nombramiento, dictaminará mediante el Acta de Aceptación o de Rechazo del Hito Funcional correspondiente, determinando si su ejecución se encuentra conforme al <u>ET aprobado y si cumple con los Niveles de Servicio</u> para la (...)</i>”	<i>“6.38. En el plazo de cinco (5) Días de solicitada la aceptación del Mantenimiento Periódico Inicial, el CONCEDENTE nombrará un Comité de Aceptación, el que deberá contar por lo menos con un representante del REGULADOR en calidad de veedor.</i> <i>El Comité de Aceptación, en el plazo de treinta (30) Días, contados desde su nombramiento, dictaminará mediante el Acta de Aceptación o de Rechazo del Hito Funcional correspondiente, determinando si su ejecución se encuentra conforme <u>con los Niveles de Servicio y el ET aprobado concordante con la cláusula 6.9 y 12.14</u> para la (...)</i>”

B. Intervención de Rehabilitación y Mejoramiento

49. Con relación al inicio de las obras relacionadas a la intervención de Rehabilitación y Mejoramiento (en adelante, RyM), mediante el Oficio N°32-2024-PROINVERSIÓNDEP.36, Proinversión confirmó que el Concesionario iniciará las Obras de RyM en tanto haya recibido por parte del Concedente un primer sector de por lo menos cien (100) km de longitud continuos dentro de los Sub Tramos 3, 4 y 5, según lo siguiente:

“REHABILITACIÓN Y MEJORAMIENTO:

Sub Tramo	Nombre del Sub Tramos	Longitud del Sub Tramo (km)	PROGRESIVA INICIO (SIG)	PROGRESIVA FIN (SIG)
S3	Desvío Pampas – Acostambo	9,162	158+050	167+212
S4	Acostambo – Izcuchaca	24,261	167+212	191+473
S5	Izcuchaca – Mayocc	114,779	191+473	306+252

- 6.4. El CONCESIONARIO iniciará las obras de Rehabilitación y Mejoramiento, en tanto haya recibido por parte del CONCEDENTE un primer Sector, de por lo menos cien (100) km de longitud continuos dentro de los Sub Tramos 3, 4 y 5. Seguidamente, como máximo a los doce (12) meses de entregado el primer Sector referido, el CONCEDENTE deberá entregar un segundo Sector distinto, de por lo menos veinticinco (25) km de longitud continuos dentro de los Sub Tramos 3, 4 y 5”.

50. Por otro lado, la Cláusula 5.19 referida a la entrega del Derecho de Vía, establece que la RyM “se iniciará en el plazo indicado en la cláusula 6.1 y no podrá iniciarse en la medida que el CONCEDENTE no hubiera cumplido con la entrega de los Sub Tramos 3 y 4 (Huancayo - Izcuchaca) y el Sub Tramo 5 (Izcuchaca – Mayocc) comprendidos en el Derecho de Vía, conforme la cláusula 5.15”.
51. Sin embargo, en la Cláusula 5.15 de la VFC, el Concedente “declara contar con la disponibilidad de la infraestructura vial actual (vía existente) de los Sub Tramos 3, 4 y 5 correspondientes a la Rehabilitación y Mejoramiento”, sectores que serán entregados en posesión, o Toma en Posesión a los 60 días de suscrito el Contrato de Concesión. Sobre ello, se entiende que estos representan un ancho menor al que se ejecutará con la RyM propuesta en la VFC, ya que no considera los derechos de vía.
52. En ese sentido, considerando que para el inicio de la ejecución de la RyM, la cláusula 6.4 indica que el Concesionario iniciará la RyM, “en tanto haya recibido por parte del CONCEDENTE un primer Sector, de por lo menos cien (100) km de longitud continuos (...)” y a fin de prevenir paralizaciones o confusión entre i) la Toma en Posesión y ii) la entrega para ejecución de obras, se recomienda hacer la siguiente precisión en la cláusula 6.4: “**de por lo menos cien (100) km de longitud continuos y con derecho de vía desocupado**”.
53. Sin perjuicio de lo anterior, la entrega del derecho de vía con terrenos liberados, e indicado en la cláusula 5.19, debe precisar que el término de “**liberadas**” incluye la “**desocupación del derecho de vía**” para que no se confunda con simples compromisos (actas, acuerdos, etc.) de pobladores o autoridades de retirarse cuando se concluya la compensación económica que corresponda.

VFC	Texto Propuesto
5.19. RyM “se iniciará en el plazo indicado en la cláusula 6.1 y no podrá iniciarse en la medida que el CONCEDENTE no hubiera cumplido con la entrega de los Sub Tramos 3 y 4 (Huancayo - Izcuchaca) y el Sub Tramo 5 (Izcuchaca – Mayocc) comprendidos en el Derecho de Vía, conforme la cláusula 5.15”. (...) En caso que no se produzca la entrega de las áreas de terreno liberadas determinadas en el EDI y que tal atraso no permita al CONCESIONARIO iniciar o continuar con la Rehabilitación y Mejoramiento y presentarlas para su aceptación en el plazo máximo de ejecución previsto en la cláusula 6.1, e CONCEDENTE deberá otorgar una modificación de plazo para la ejecución de la Rehabilitación y Mejoramiento en las condiciones fijadas en las cláusulas 6.24 y siguientes del presente Contrato.	5.20. RyM “se iniciará en el plazo indicado en la cláusula 6.1 y no podrá iniciarse en la medida que el CONCEDENTE no hubiera cumplido con la entrega de los Sub Tramos 3 y 4 (Huancayo - Izcuchaca) y el Sub Tramo 5 (Izcuchaca – Mayocc) comprendidos en el Derecho de Vía, conforme la cláusula 5.15”. (...) En caso que no se produzca la entrega de las áreas de terreno liberadas (las cuales incluyen la desocupación del derecho de vía) determinadas en el EDI y que tal atraso no permita al CONCESIONARIO iniciar o continuar con la Rehabilitación y Mejoramiento y presentarlas para su aceptación en el plazo máximo de ejecución previsto en la cláusula 6.1, e CONCEDENTE deberá otorgar una modificación de plazo para la ejecución de la Rehabilitación y Mejoramiento en las condiciones fijadas en las cláusulas 6.24 y siguientes del presente Contrato.

C. Sobre la ejecución de las intervenciones

54. La cláusula 6.1 de la VFC referida a la obligación de ejecución de Intervenciones a ser realizadas por el Concesionario debe incluir la conservación previa a las intervenciones que se regula con el Anexo XIII.
55. En la cláusula 6.3 de la VFC referida al MPI y RyM, se debe incluir como obligación la ejecución del Estudio de Impacto Ambiental aprobado para la RyM, así como, el Instrumento Ambiental para el MPI y el Estudio de Impacto Ambiental para la Construcción del Evitamiento San Clemente.
56. En la cláusula 6.10 de la VFC no hay concordancia en el plazo para aprobación del expediente técnico del MPI. Efectivamente, como se muestra a continuación, el plazo total en la tabla del detalle de actividades, suma un total de 715 días calendarios; sin embargo, en la Cláusula referida se establece un total de 660 días calendario.

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

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

El plazo máximo para la conformidad del Expediente Técnico es de 660 Días Calendario contados a partir de la Fecha de Suscripción del Contrato.
Los plazos son los máximos y están considerados en Días Calendario:
 (...)”

(Subrayado agregado.)

57. En ese sentido, se debe verificar el plazo máximo para aprobación del expediente técnico porque al parecer no se está considerando los últimos plazos para el levantamiento de observaciones y la correspondiente evaluación del Regulador y el Concedente para verificar dicho levantamiento (60 días calendario). Asimismo, se debe eliminar de la tabla contenida en la cláusula 6.10 la llamada (10)
58. De igual manera, en la cláusula 6.11 no hay concordancia en el plazo para aprobación del Estudio Definitivo de Ingeniería (en adelante, EDI) de la RyM. El el plazo total considerando la tabla del detalle de actividades es de 1 795 y no 1 740 días calendario.

“6.11. El Estudio Definitivo de Ingeniería para la Rehabilitación y Mejoramiento, para los Sub Tramos Huancayo – Izcuchaca e Izcuchaca – Mayocca lo formulará el CONCESIONARIO, quien lo presentará al CONCEDENTE, con copia al REGULADOR, de acuerdo con lo indicado en el cuadro siguiente:

Estudios	Presentación del Concesionario	Revisión		Levantamiento observaciones Concesionario	Evaluación levantamiento Observaciones		Levantamiento observaciones Concesionario	Evaluación levantamiento observaciones	
		Regulador	Concedente		Regulador	Concedente		Regulador	Concedente
EDI	(1) 1440	(2) 20	(3) 65	(4) 65	(5) 20	(6) 65	(7) 65	(8) 15	(9)(10) 40

El plazo máximo para la conformidad del EDI es de 1740 Días Calendario contados a partir de la Fecha de Suscripción del Contrato.

Los plazos son los máximos y están considerados en Días Calendario:
(...)”

(Subrayado agregado.)

59. Por tanto, se requiere verificar el plazo máximo para aprobación del EDI, porque al igual que en la Cláusula 6.10, no se tienen en cuenta los plazos últimos del Regulador y el Concedente para verificar el levantamiento de observaciones, con lo cual suma 1 795 días calendarios. Asimismo, corregir la última llamada de plazo del Concedente (eliminar llamada (10)).
60. La Cláusula 6.12 también muestra la misma problemática descrita previamente, ya que no hay concordancia en el plazo para aprobación del EDI de la Construcción del Evitamiento San Clemente, el plazo total considerando el detalle de actividades es de 1 615 y no 1 560 días calendario.

“6.12. El Estudio Definitivo de Ingeniería para la Construcción del Evitamiento San Clemente, lo formulará el CONCESIONARIO, quien lo presentará al CONCEDENTE, con copia al REGULADOR, de acuerdo a lo indicado en el cuadro siguiente:

Estudios	Presentación del Concesionario	Revisión		Levantamiento observaciones Concesionario	Evaluación levantamiento Observaciones		Levantamiento observaciones Concesionario	Evaluación levantamiento observaciones	
		Regulador	Concedente		Regulador	Concedente		Regulador	Concedente
EDI	(1) 1440	(2) 20	(3) 30	(4) 15	(5) 20	(6) 30	(7) 15	(8) 15	(9) 30

El plazo máximo para la conformidad del EDI es de 1560 Días Calendario contados a partir de la Fecha de Suscripción del Contrato.

Los plazos son los máximos y están considerados en Días Calendario:
(...)”

(Subrayado, agregado.)

61. Similar a los casos anteriores, se debe verificar el plazo máximo para aprobación del EDI porque no cuenta los plazos del Regulador y el Concedente para verificar el levantamiento

de observaciones, con lo cual suma 1 615 días calendarios. Asimismo, corregir la última llamada de plazo del Concedente (eliminar llamada (10)).

62. En el Anexo X del Contrato de Concesión, no hay concordancia en el plazo para aprobación del EDI para Peajes, el plazo total considerando el cronograma planteado es de 535 y no 480 días calendario.

“1. Procedimiento de aprobación de los Expedientes Técnicos

El CONCESIONARIO presentará los Expedientes Técnicos necesarios para la construcción e implementación de las nuevas unidades de peaje, al CONCEDENTE para su aprobación correspondiente, previa opinión favorable del REGULADOR, según los plazos indicados en el cuadro siguiente:

Estudios	Presentación del Concesionario	Revisión		Levantamiento observaciones Concesionario	Evaluación levantamiento Observaciones		Levantamiento observaciones Concesionario	Evaluación levantamiento observaciones	
		Regulador	Concedente		Regulador	Concedente		Regulador	Concedente
ET	(1) 360	(2) 20	(3) 30	(4) 15	(5) 20	(6) 30	(7) 15	(8) 15	(9)(10) 30

El plazo máximo para la conformidad del EDI es de 480 Días Calendario contados a partir de la Fecha de Suscripción del Contrato.

(...)

(Subrayado, agregado.)

63. Las observaciones referidas en las Cláusulas 6.10, 6.11, 6.12 y el Anexo X de la VFC son importantes considerando que la experiencia en los proyectos viales indica que estos últimos plazos son utilizados en su totalidad.
64. Asimismo, considerando que muchas veces la demora en la subsanación de observaciones al EDI se debe a que el Concesionario se resiste a subsanar la observación formulada, se recomienda incorporar en las cláusulas referidas previamente que: **De no absolverse las observaciones por parte del Concesionario, se someterá a peritaje técnico y en caso de ser fundada la observación planteada se aplicará una penalidad.**
65. Por otro lado, respecto a la cláusula 6.17 de la VFC, se recomienda que se incorpore que el que suscriba el Libro de Obra por el Concesionario sea un Ingeniero Residente ya sea para el Mantenimiento Periódico Inicial, de la Rehabilitación y Mejoramiento o de la Construcción del Evitamiento de San Clemente.
- D. Respecto al inciso 2.4. sobre la Eliminación de la obligación de elaboración del Estudio Definitivo de Ingeniería del Puente Mayocc y el inciso 2.12. de la Inclusión de los puentes Mayocc y Totorilla a ser entregados por el Concedente para O&M del Concesionario**
66. En los incisos 2.4 y 2.12 del Anexo de modificaciones, se precisa que la VFC modificó la obligación referida al EDI del Puente Mayocc, según lo siguiente:

“❖ Se retiró la obligación de la elaboración del Estudio Definitivo de Ingeniería del Puente Mayocc, lo que ha significado la modificación de la VFC en la cláusula 6.11 de la Capítulo VI, y la eliminación de los Términos de Referencia para el EDI del Puente Mayocc del Apéndice 4 del Anexo X. Dicha eliminación obedece a la instrucción recibida del MTC con Oficio N° 3456-2024-MTC/19 del 09.09.2024, con el que informó que PROVIAS NACIONAL ejecutará el referido puente, para luego ser entregado al Concesionario a fin de que realice las actividades correspondientes para su conservación y operación.

(...)

❖ Con motivo de la instrucción recibida con el Oficio N°3456-2024-MTC/19 del 09.09.24, en el que el MTC indicó que en relación a los Puentes Mayocc y Totorilla, sería PROVIAS NACIONAL quien los ejecute, y luego de ello serán entregados al Concesionario para que se encargue de su conservación y operación; bajo dicho contexto, se hicieron las adecuaciones correspondientes en el Apéndice 11 del Anexo I, que contiene la Lista de puentes a ser entregados por el Concedente, incluyendo los puentes Mayocc y Totorilla".

(Subrayado agregado.)

67. Asimismo, mediante el Oficio N°32-2024-PROINVERSIÓNDEP.36, se indica que la VFC recoge la instrucción del MTC respecto a que el diseño y construcción del Puente Mayocc y Totorilla serán ejecutados por Provias Nacional y que serán entregados a la concesión para su operación y mantenimiento, resaltando que no afecta la programación de obras.

68. Sobre el particular, se tiene que de la revisión del Apéndice 11, Lista de puentes a ser entregados por el Concedente al Concesionario, se indica lo siguiente:

"ii. Para la recepción por el CONCESIONARIO, los puentes indicados en el literal anterior, estos deberán cumplir como mínimo con la Transitabilidad correspondiente, considerando que están incluidos en la Intervención de Mantenimiento Periódico Inicial".

69. Al respecto, no se encuentran definidos los plazos en los que el Concedente reemplazará los Puentes. Este aspecto es importante, ya que el Postor tiene que programar y proveer una **transitabilidad segura** en "(...) la infraestructura vial que permite el desplazamiento continuo de todo tipo de vehículos", hasta el reemplazo del Puente por parte del Concedente.

70. En ese sentido, con el fin de asegurar que la transitabilidad y los usuarios no se vean perjudicados, se debe contar con datos técnicos para asegurar que, en el plazo que el Concedente haga entrega de los nuevos puentes, se permita el desplazamiento continuo de vehículos con seguridad, como por ejemplo: antigüedad del Puente, carga de diseño, última intervención con Mantenimiento Periódico, entre otros, que deben ser parte integrante del Apéndice 11.

71. Asimismo, se infiere que la entrega de Puentes que serán "**reemplazados**", se da porque estos llegaron a su tiempo de vida útil, o fueron diseñados para un tipo de carga no concordante con las cargas que actualmente son permitidas. Por tanto, el Concedente determina el reemplazo. No obstante, al no determinar plazos, expone al usuario "en forma indeterminada" a riesgos que están vinculados a la decisión del Estado referida a la intervención.

E. Actualización del pago por concepto de Supervisión de las Intervenciones / Creación de cuenta Escrow / Supervisión del PPCP a través del Aporte por Regulación

72. Al respecto, mediante el Oficio N° 00277-2024-GG-OSITRAN, el Regulador solicitó a Proinversión lo siguiente:

"Sobre particular, se precisa una modificación de la cláusula 6.43 de la VFC, según lo siguiente:

"Se elimino el numeral iv) del literal a) de la cláusula 6.43, en atención a las observaciones del MTC, comunicadas mediante el Oficio N° 2068-2024-MTC/19 del 04.06.2024, en donde se determina que el Aporte por Regulación (el que se calculara y cobrara sobre el total de los ingresos facturados por parte del Concesionario) sea aquel que financie exclusivamente las actividades de supervisión del PPCP."

Al respecto, se requiere se desarrolle el sustento técnico y legalmente el retiro del monto asignado para la supervisión de los trabajos de conservación previa, cuyos trabajos tiene un presupuesto de más de treinta (30) millones de dólares.

Se debe precisar que este es el primer contrato de concesión que contiene esta obligación de conservación previa, la cual necesita una cobertura de supervisión de más de 900 kilómetros, durante varios años¹⁰, la cual debe ser adecuada de tal manera que permita garantizar su ejecución en favor de los usuarios de la vía.”

73. Así, mediante el Oficio N° 32-2024-PROINVERSIÓN/DEP.36, Proinversión manifestó que:

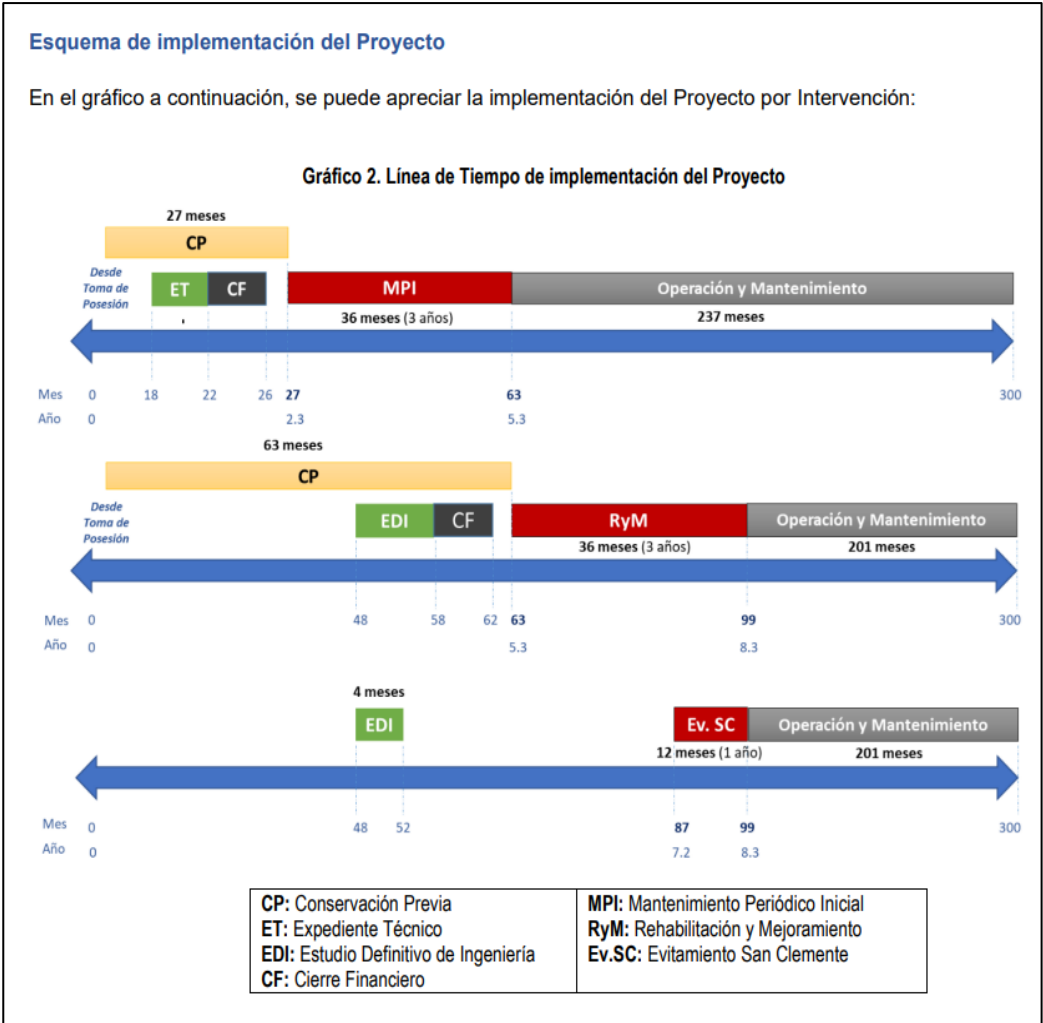
“La VFC de la LST4 contempla la denominada “Conservación Previa” a las Intervenciones, cuyo objeto es mantener la vía en el estado en el que le es entregado al Concesionario en la Toma de Posesión hasta que se ejecute la Intervención prevista. Con esto se busca que, a diferencia de otras concesiones, se otorgue mejores características a la vía que la denominada Transitabilidad. De otro lado la Conservación Previa, no deja de ser una Conservación, por lo que el monto asignado para la Supervisión es de acuerdo con la Resolución del Consejo Directivo N°064-2015-CDOSITRAN, la alícuota para determinar el monto del aporte por regulación es el 1% de la facturación de la sociedad supervisada. Los flujos proyectados respecto de este aporte por regulación son los destinados a la supervisión por estas actividades

*Asimismo, cabe precisar que las actividades de Conservación Previa, si bien serán a lo largo del trazo actual del proyecto (a excepción del HF 20 y 21), **estas no demandan complejidad en su implementación y seguirán un Programa de Conservación Previa definido**, el cual deberá tener la conformidad del Concedente. En este sentido, **el principal costo de la supervisión estará asociado a la contratación del recurso humano en las especialidades correspondientes con la finalidad de poder hacer la verificación de las actividades contempladas en dicho programa. De esta manera, se considera que el presupuesto asignado de aproximadamente 300 mil dólares + IGV cubrirían la estructura de costos asociada a la supervisión.**”*

(Resaltado y subrayado agregados.)

74. Sobre el particular, se debe manifestar que los cálculos que realizó Proinversión, de la necesidad de recursos para la supervisión del Programa de Conservación Previa son incorrectos y no tienen sustento técnico.
75. En principio, se debe mencionar que de acuerdo con el Apéndice 8 de la VFC, el presupuesto de dicha obligación asciende a USD 30 235 949,00 (Treinta millones doscientos treinta y cinco mil novecientos cuarenta y nueve y 00/100 dólares) más el IGV.
76. Asimismo, de acuerdo con la información remitida por Proinversión mediante Anexo de modificaciones, el plazo de dicha obligación oscila entre los 27 meses para unos sectores y 63 meses otros y la intervención en una longitud de 900 km (aproximadamente):

¹⁰ Montos que no es cubierto con los flujos proyectados del aporte por regulación



Fuente: Anexo - Modificaciones a la VFC, remitido mediante el Oficio N° 026-024/PROINVERSION/DEP.36N

77. Como se observa, nos encontramos frente a una obligación cuya supervisión es continua, compleja y demandante. Como referencia a dicha complejidad, se tiene que en las Leyes de presupuestos públicos¹¹ que se aprueban en el país todos los años, se establecen **la obligatoriedad de contratar la supervisión de obra**, cuando el valor referencial **sea igual o mayor a S/ 4 300 000,00 (Cuatro Millones Trescientos Mil y 00/100 Soles)**.
78. Asimismo, se advierte que se plantea la ejecución de micro pavimentos, como *fog seal* y *cape seal*, entre otras actividades, que, de acuerdo con la normatividad vigente, requieren el seguimiento y control de calidad a cargo de supervisores especialistas en suelos y pavimentos, así como técnicos de campo y laboratorio, entre otros.

¹¹ LEY DE PRESUPUESTO DEL SECTOR PÚBLICO PARA EL AÑO FISCAL 2024

“(…)

Artículo 14:
 (…)

Quando el valor referencial de una obra pública sea igual o mayor a S/ 4 300 000,00 (CUATRO MILLONES TRESCIENTOS MIL Y 00/100 SOLES), la entidad debe contratar obligatoriamente la supervisión de obra. Tratándose de contratos celebrados bajo modelos contractuales de ingeniería de uso estándar internacional rigen las reglas establecidas en dichos contratos. (…)”

79. Por otro lado, cabe precisar que en la actualidad Ositrán tiene contratado supervisores in situ en carreteras en operación, con una ratio de un ingeniero supervisor cada 200 km. a 300 km.
80. En ese sentido, teniendo en cuenta las características relevantes de dicha obligación, se advierte la necesidad técnica de contratar al menos, cuatro (04) supervisores in situ, cada uno con una unidad móvil (camioneta equipada), por lo tanto, con el objeto de exponer algunos montos referenciales, se presenta la siguiente tabla:

Tabla N° 01: Principales Costos para Supervisión de PCP por Año

ítem	Cantidad	Precio Unitario	Meses	Parcial
Supervisor In Situ	4	12 500	12	600 000
Camionetas Equipadas	6	13 000	12	936 000
Supervisores de Suelos y Pavimentos	2	13 000	12	624 000
Técnicos	4	5 000	12	240 000
Laboratorio básico	1	20 000	12	240 000
				S/. 2 640 000
			TC: 3,75	US\$ 704 000

Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

81. Como se observa, los costos mínimos para supervisar dicha obligación serán de alrededor de **USD 700 mil por año**. Cabe precisar que en dicho presupuesto no se está considerando el alquiler de equipo de medición de las señales verticales y horizontales (retroreflectómetros), entre otros equipos mínimos de control de calidad que exige la normatividad técnica para dicho fin y los trabajos que se realizarán.
82. Sobre la base de lo expuesto, es necesario que Proinversión reevalúe los aspectos referidos, con la finalidad de poder garantizar el financiamiento mínimo para la supervisión adecuada del Regulador de estas obligaciones del Concesionario, asimismo, se debe tener en cuenta la sensibilidad de dichas obligaciones en la seguridad vial de los usuarios.
83. Por otro lado, respecto a los saldos derivados de las actividades de supervisión contenidos en el Fideicomiso, mediante el Oficio N° 00277-2024-GG-OSITRAN Ositrán solicitó a Proinversión que se precise el tratamiento de los saldos, en caso de existir, al final de cada uno de los tipos de intervenciones referidos a las etapas de inversión.
84. Sobre el particular, mediante el Oficio N°32-2024-PROINVERSIÓNDEP.36 Proinversión, manifestó:

“Con respecto a los fondos que se destinarán en primera instancia a la cuenta Escrow, y seguidamente a la cuenta de Supervisión del Fideicomiso de Administración, se está incorporando en la VFC un párrafo en donde se indique que los saldos que puedan existir serán revertidos al Concedente.

En ese sentido, se propone incluir un segundo párrafo en el literal e) de la cláusula 6.43 del contrato de concesión, que se redactaría de la siguiente manera:

PAGOS DEL CONCESIONARIO POR CONCEPTO DE SUPERVISIÓN DE LAS INTERVENCIONES

6.43 (...). e) El CONCESIONARIO deberá realizar el depósito antes indicado en una cuenta de custodia (escrow) o similar, abierta por este, en beneficio exclusivo del REGULADOR, hasta la constitución del Fideicomiso de Administración. Una vez constituido este último, los depósitos se realizarán en la Cuenta de Supervisión. El REGULADOR deberá acreditar, en un plazo máximo de tres (3) meses desde la fecha de suscripción del Acta de Aceptación del último Hito Funcional o último

Hito Constructivo de cada Intervención, según corresponda, los gastos por concepto de supervisión mediante los comprobantes de pago o contratos respectivos.

*En caso el monto desembolsado por el CONCESIONARIO sea mayor al acreditado por el REGULADOR, el REGULADOR deberá entregar la diferencia correspondiente al CONCEDENTE a la cuenta que este último considere, en un plazo máximo de treinta (30) Días Hábiles de la acreditación realizada.
(...)*

b) El saldo correspondiente para completar el monto de pago mencionado en el primer párrafo de la presente cláusula por la supervisión de las intervenciones por el Mantenimiento Periódico Inicial y de las intervenciones de la Rehabilitación y Mejoramiento, será pagado por el CONCESIONARIO en seis (06) cuotas semestrales iguales. La primera cuota correspondiente a los pagos de cada intervención deberá ser pagada a más tardar a los diez (10) Días Calendario contados desde la fecha de inicio de la ejecución de las referidas intervenciones. Las cinco (05) cuotas restantes correspondientes a cada pago, se realizarán con vencimientos semestrales, desde la primera cuota.

c) El saldo correspondiente para completar el monto de pago mencionado en el primer párrafo de la presente cláusula por la supervisión de la Construcción del Evitamiento San Clemente será pagado por el CONCESIONARIO en una (01) sola cuota, la cual deberá ser pagada a más tardar a los diez (10) Días Calendario previos al inicio de la Construcción del Evitamiento San Clemente”.

(Resaltado y subrayado agregados.)

85. Al respecto, se advierte que Proinversión está proponiendo una nueva cláusula (6.43), en ese sentido, consideramos necesario que en dicha cláusula se precise que, para efectos de inicio del cómputo del plazo de tres meses, se considere que el contrato de supervisión correspondiente debe quedar liquidado y consentido, sin reclamaciones o arbitrajes (o similares) pendientes.
86. De otro lado, los literales b) y c) de la cláusula 6.43 señalan los plazos que debe cumplir el Concesionario para el pago por concepto de supervisión, indicando que deben pagar el saldo correspondiente para completar el monto de pago mencionado en el primer párrafo de esta cláusula; en ese sentido, se recomienda precisar que no deben considerarse los rendimientos generados por la cuenta de fideicomiso para determinar el saldo faltante, toda vez que en caso se consideren, el monto pagado por el Concesionario sería menor.

F. Modificaciones relacionadas al régimen tarifario

87. En la cláusula 9.3 de la VFC se establece que el Concesionario podrá modificar la tecnología utilizada para el cobro de la tarifa, siempre que se respeten los estándares de tiempo de atención, asumiendo el Concesionario el costo del cambio tecnológico.

“9.3. El cobro de la Tarifa será por derecho de paso, lo que implica que se cobrará al Usuario de los Sub Tramos de la Concesión que no se encuentre exento de pago por el derecho de paso en las unidades de peaje.

*El CONCESIONARIO podrá cambiar la tecnología que emplee para el cobro de la Tarifa, previa opinión del REGULADOR y siempre que ésta le permita cumplir con los estándares de tiempo de atención al cliente señalados en el Anexo I, **en cuyo caso el Concesionario asumirá el costo necesario.***

(Subrayado y resaltado agregados.)

88. Al respecto, si bien se está de acuerdo con la precisión agregada referida a los costos de implementación tecnológica, en concordancia con lo desarrollado en el Informe Conjunto N°

00087-2024-IC-OSITRAN¹², se recomienda especificar que la implementación de la nueva tecnología no generará un costo adicional para los usuarios, más allá de la tarifa aprobada.

89. El literal e) de la cláusula 9.4 establece que para el cobro de la tarifa en las nuevas unidades de peaje, así como su incremento en las unidades existentes, se “tendrá en cuenta la **aceptación de los subtramos** asociados a la respectiva unidad de peaje”. Sin embargo, considerando que la fecha de aceptación de los subtramos no es necesariamente la misma fecha de su puesta en servicio, se sugiere cambiar la frase “**aceptación de los subtramos**”, por la frase “**puesta en servicio de los subtramos**”, siendo que es la etapa de puesta en servicio en la que los usuarios tienen completo acceso a la vía por la cual pagarán el respectivo peaje.
90. Finalmente, considerando que el restante de cláusulas referidas al régimen tarifario se mantienen igual a la versión previa de la VFC, se ratifican los extremos de la opinión previa no vinculante contenida en el Informe Conjunto N° 00087-2024-IC-OSITRAN remitida a través del Oficio N° 0287-2024-PD-OSITRAN¹³.

G. Pólizas de Seguro

91. Los literales b) y c) de la Cláusula 12.7 establecen que los eventos cubiertos por la Cuenta de Emergencias Viales no podrán ser cubiertos por la póliza CAR y OCT. Al respecto, y con el objetivo de proteger los recursos públicos, se debe precisar que cualquier situación que se encuentre dentro de la cobertura de la póliza CAR y OCT debe ser atendida mediante esta, evitando así el uso de los recursos a través de la Cuenta de Emergencias Viales.
92. Lo anterior cobra sentido, dado que el proyecto contempla el pago de seguro de bienes en operación y en construcción, por lo cual, resulta razonable priorizar su aplicación en los casos que corresponda su cobertura y, por tanto, el uso de los recursos de la Cuenta de Emergencias Viales debe ser considerado como una segunda instancia.

H. Modificación de la cantidad de peajes

93. Al respecto, mediante el Oficio N° 00277-2024-GG-OSITRAN, se solicitó a Proinversión lo siguiente:

¹² Numerales 156 y 157 del Informe Conjunto N° 00087-2024-IC-OSITRAN.

¹³ Numerales 142 al 210 del Informe Conjunto N° 00087-2024-IC-OSITRAN.

“Por otro lado, en el IEI remitido específicamente sobre la sostenibilidad social del proyecto, relacionado al anexo de modificaciones, con relación a la cantidad de peajes. Se solicita la información o documentos que sustenten la afirmación “que tienen aceptación de la población involucrada”, es decir que no tienen oposición social ya que esto último podría generar el riesgo de paralización.”

Indicador	Descripción	Análisis del Proyecto	Peso del PNISC
	Discapacidad para el Desarrollo (PNMDD) a 2030.		
13 Presencia de conflictividad social	El PNISC prioriza proyectos que tienen aceptación de la población involucrada, es decir, que no tienen oposición social ya que esto último podría generar el riesgo de paralización. Por otro lado, el PNISC evalúa si la zona donde se desarrolla el proyecto presenta conflictos o convulsión social, priorizando los proyectos ubicados en departamentos con mayor cantidad de conflictos.	El Proyecto es un brownfield y posee un trazo predefinido en el que existe transitabilidad promedio preexistente. Asimismo, se realizó como muestra una visita de campo al área de influencia para recoger datos técnicos, específicamente en el tramo Mayocc-Huanta, en la región Ayacucho, en la cual se evidenció que el Proyecto contribuirá con la mejora situación actual.	5.09%

Esto es importante, considerando lo mencionado en el numeral 10.2.6 (aspectos relevantes en materia social):

10.2.6. MATERIA SOCIAL

- El Concesionario deberá ejecutar los mecanismos de participación ciudadana de los Instrumentos de Gestión Ambiental (IGA), en donde se deberá validar las propuestas técnicas desarrolladas por el mismo.
- El Concesionario debe declarar conocer las Leyes y Disposiciones Aplicables vinculadas con la protección del Patrimonio Cultural de la Nación, y se obliga a darles estricto cumplimiento.
- El Concedente ha tomado la previsión de que en un posible conflicto social derivado de la implementación de nuevas unidades de peajes, de modo que de ocurrir, se suspendería la obligación del Concesionario de cobrar tarifas de peaje.
- Mediante Oficios N° 800-2016-MTC/16 y N° 1766-2022-MTC/19, el MTC determinó que no resulta aplicable efectuar el proceso de consulta previa porque el citado proyecto forma parte de vías preexistentes de la Red Vial Nacional, que actualmente se encuentran ya en operación (servicio al público).

Se advierte que, en los dos últimos puntos, el hecho de que no existe una consulta previa o estudio similar que evalúe adecuadamente la aceptación o el rechazo de la implementación de unidades de peaje nuevos, en zonas donde preexiste la vía. En ese sentido, se solicita el estudio correspondiente, así como la valoración cuantitativa e impacto económico (inversiones, costos) de dicho riesgo identificado, así como el tratamiento del mismo.”

94. Así, mediante el Oficio N° 032-2024/PROINVERSIÓN/DEP.36, Proinversión manifiesta que:

*“Sobre la oposición social que podría tener el proyecto, se precisa que, como se indica en el Informe de Evaluación Integrado, **el MTC determinó y comunicó mediante los Oficios N°800-2016-MTC/16 y N°1766-2022-MTC/19 que no resulta aplicable efectuar el proceso de consulta previa porque el proyecto forma parte de vías preexistentes de la Red Vial Nacional, que actualmente se encuentran en operación (servicio al público).** Sin perjuicio de ello, se precisa que, de acuerdo con las atribuciones del Concedente, el MTC ha evaluado y definido el número y la ubicación de las estaciones de peaje y pesaje a lo largo del trazo del proyecto.*

En versiones previas del contrato se establecía una cantidad de estaciones de peaje mayor, que, tras ser evaluadas por el Concedente, se han reducido, quedando las establecidas en esta versión del contrato, como se detalla a continuación:

Unidades de Peaje

Nombre SubTramo	Estación	Condición
Izcuchaca-Mayocc	La Esmeralda	Nuevo
Mayocc-Ayacucho	Huanta	Nuevo
Ayacucho-Abancay	Ocros	Nuevo
Ayacucho-Abancay	Auquibamba	Nuevo

Fuente: Informe Nro. 112-2023-MTC.20.13.2.3, del 07 de noviembre de 2023

Asimismo, de acuerdo con lo establecido en la cláusula 9.1 de la VFC, se prevé la posible ocurrencia de una conmoción social, frente a la cual el Concedente podrá declarar dicha situación como fuerza mayor”

(Resaltado y subrayado, agregados.)

95. Al respecto, cabe resaltar que el mismo IEI establece que según el Plan Nacional de Infraestructura Sostenible para la Competitividad 2022-2025 “*se prioriza aquellos proyectos que tienen **aceptación de la población involucrada**, es decir, que no tienen oposición social ya que esto último podría generar el riesgo de paralización”*. Sin embargo, mediante su última comunicación, Proinversión refiere que el MTC determinó y comunicó mediante los Oficios N°800-2016-MTC/16 y N°1766-2022-MTC/19 **que no resulta aplicable efectuar el proceso de consulta previa porque el proyecto forma parte de vías preexistentes de la Red Vial Nacional**, que actualmente se encuentran en operación (servicio al público).
96. En ese sentido, se entiende que no se cuenta con información que permita aseverar que existe algún grado de aceptación del proyecto por parte de la población de la zona de influencia. Este aspecto genera preocupación por la alta probabilidad de rechazo social de las nuevas estaciones de peaje, aspecto que ya se había señalado en el Informe Conjunto N° 00087-2024-IC-OSITRAN¹⁴.
97. Ahora, si bien se ha eliminado la Unidad de Peaje Chicmo, se debe precisar que, según lo informado en Anexo de modificaciones, esto no se debe a una evaluación del impacto social, sino a que la UP Chicmo está dentro de la zona urbana de Andahuaylas, lo cual no resulta viable, ya que dicha zona no está considerada dentro del área de la concesión.

¹⁴ Numerales 142 al 154 del Informe Conjunto N° 00087-2024-IC-OSITRAN.

I. Inclusión del uso de equipos Deflectómetro y Reflectómetro en la evaluación anual

98. Es conforme, dado que la evaluación de dichos parámetros con equipo de alto rendimiento por parte del Concesionario redundará en un mayor control de los elementos de señalización horizontal, lo cual tiene un impacto directo en la seguridad vial de los usuarios.
99. Del mismo modo, el control de la deflectometría con equipo de alto rendimiento permitirá optimizar el control de las condiciones de la estructura del pavimento.

J. Inicio de la Conservación o Mantenimiento Vial Rutinario

100. En el Anexo de modificaciones, Proinversión señala que: “En el numeral 8.2 de la Sección 3 del Anexo I del Contrato, se corrigió el inicio de la Conservación Vial Rutinaria, la cual se aplica desde la fecha de inicio de la Intervención que corresponda (y no desde la Toma de Posesión), la cual se dará por Sub tramos, para los cuales habrá culminado la Conservación Previa”
101. Al respecto, mediante el Oficio N° 00277-2024-GG-OSITRAN, se solicitó a Proinversión lo siguiente:

“Respecto a las actividades de Conservación, el Anexo I del Anexo de modificaciones establece las siguientes obligaciones de carácter técnico para el Concesionario: “i) Realizar las actividades de conservación previa a las Intervenciones, que serán realizadas a lo largo de la vía que comprende el Proyecto, a fin de mantenerla en las condiciones de Transitabilidad desde la Toma de Posesión hasta el inicio de las Intervenciones. Dichas actividades buscan rejuvenecer el pavimento a nivel funcional y no a nivel estructural.

Sobre el particular, se solicita que se detalle en el IEI y de corresponder en la VFC, el procedimiento que utilizará la supervisión del Regulador para la determinación de la identificación de defectos, teniendo en cuenta que no se ha precisado los umbrales o la conceptualización de dichos defectos.

El aspecto referido es de alta relevancia debido a la duración de dicha obligación, la cual según el anexo es de 27 meses para algunos sectores y 63 meses para otros.”

102. Así, mediante el Oficio N°32-2024-PROINVERSIÓNDEP.36 Proinversión dio la siguiente respuesta:

“Acerca de la supervisión del Regulador para la determinación de la identificación de posibles defectos a ocurrir producto de la Conservación Previa, se precisa que, se ha incluido en la Versión Final del Contrato un Programa de Conservación Previa (PCP) que deberá elaborar el Concesionario, el cual será aprobado por el Concedente y por el Regulador.

En dicho documento se deberá precisar el cronograma de actividades y los alcances de las mismas, así como los parámetros técnicos necesarios de acuerdo al presupuesto asignado a dicho fin.

En consecuencia, el OSITRAN, de acuerdo a sus propias facultades y su misión exclusiva de fiscalización y supervisión del correcto cumplimiento de las obligaciones contractuales del Concesionario, determinará cuáles son los mecanismos y las metodologías que correspondan para determinar si el Concesionario cumple o no cumple con el cronograma de actividades y el alcance de las mismas, presentados en el PCP. Esta respuesta se complementa con la otorgada en la respuesta al comentario 5 de la presente matriz.”

(Subrayado agregado.)

103. Al respecto, se observa que se propone que se desarrolle un programa de conservación previa; sin embargo, de la revisión de la VFC, se observa que no se tienen metas objetivas

y medibles, como ejemplo se advierte que la frase transitabilidad es un concepto bastante subjetivo. Así, VFC indica lo siguiente:

“Conservación Previa

Es el conjunto de actividades que serán realizadas a lo largo de la vía que comprende el Proyecto, a fin de mantenerla en las condiciones de Transitabilidad, desde la Toma de Posesión hasta el inicio de la Intervención correspondiente”

“EVALUACIONES CONTINUAS

5.1. El REGULADOR realizará evaluaciones continuas de toda la vía concesionada, **con el objetivo de identificar defectos localizados y para verificar el cumplimiento de las actividades de Conservación Previa**. Conforme a ello, el REGULADOR efectuará dichas evaluaciones continuas en la oportunidad y lugares que considere convenientes, sin la necesidad de aviso previo al CONCESIONARIO.

5.2. También podrá emplear información proporcionada por los Usuarios de la infraestructura vial o por el CONCEDENTE para detectar posibles incumplimientos.

5.3. Si en una evaluación continua cualquiera se detectara algún incumplimiento de las actividades de Conservación Previa a las Intervenciones en cualquier Sector evaluado, el REGULADOR emitirá una **“Notificación de condición insuficiente”** por cada Sector con defectos (indicada por los hitos kilométricos entre los cuales está comprendido).

5.4. Una vez recibida una **“Notificación de condición insuficiente”**, el **CONCESIONARIO deberá ejecutar los trabajos que busquen alcanzar el cumplimiento de las actividades de Conservación Previa a las Intervenciones**, disponiendo para ello del plazo indicado por el REGULADOR en la referida notificación. Dicho plazo podrá ser prorrogado a solicitud del CONCESIONARIO, por casos debidamente sustentados.

(Resaltado agregado)

104. Por otro lado, la VFC, también se ha planteado penalidades relacionadas:

“(…)

Tabla N° 9

Penalidades referidas al ANEXO XIII - **CONSERVACIÓN PRE**VIA A LAS INTERVENCIONES

Cláusula Contrato	UIT	Descripción de penalidad	Criterio de Aplicación
Capítulo I del Anexo XIII	0.2	Atraso en la presentación (entrega) y/o en el levantamiento de observaciones del Programa de Conservación Pre via	Por día de atraso
Capítulo II del Anexo XIII	2.40	Por exceder el plazo establecido para culminar las actividades o trabajos de Conservación Pre via a las Intervenciones según "Notificación de Incumplimiento" emitida por el Regulador	Por día de atraso

(…)”

105. Al respecto, se observa un riesgo significativo de que la redacción propuesta por Proinversión genere controversias tempranas en la ejecución contractual. Ello debido a que no se están detallando los indicadores mínimos o máximos de control del estado de la vía para dicha obligación, que den claridad y predictibilidad en el proceso, aspecto que afectará el bienestar de los usuarios

106. Asimismo, hace falta precisar los mecanismos correspondientes en caso exista una demora mayor de parte del Estado para la entrega de terrenos que conlleve a que los plazos

previstos para el PCP se incrementen, precisando qué parte asume dicho riesgo o una parte de este, detallando el umbral correspondiente, de ser el caso. Dichos aspectos, deben estar claramente redactados en el Contrato de Concesión.

107. En ese sentido, solicitamos a Proinversión que reevalúe dichos aspectos, ello en beneficio de los usuarios de la futura vía concesionada.

108. Por otro lado, Proinversión también señala lo siguiente Conservación Vial Periódica:

“En el numeral 8.3 de la Sección 3 del Anexo I del Contrato, se precisó que la Conservación Vial Periódica se aplica desde la fecha de aceptación de la Intervención que corresponda, la cual se dará por Sub tramos. En la VFC precedente no se había consignado desde cuando se aplicaba”

109. Sobre el particular, se considera que abrir la posibilidad contractual de que se realicen conservación vial periódica de una vía recién aceptada puede generar incentivos perversos de parte del Concesionario y/o empresas vinculadas.

110. Al respecto, la sección 1 del Anexo I de la VFC establece el procedimiento para la presentación del programa de conservación de la vía:

“SECCIÓN 1

DE LA CONSERVACIÓN DE LA VÍA

2. CONSERVACIÓN POR NIVELES DE SERVICIO

2.1 El estado de los Bienes de la Concesión y de la infraestructura vial se expresará a través de parámetros de condición, que harán referencia a diversos aspectos: estado del pavimento, condición de los drenajes, estado de las señales, calidad de la transitabilidad, etc. Los límites aceptables para la medida de los parámetros de condición están dados por los “Niveles de Servicio” establecidos en este Anexo.

2.3 El CONCESIONARIO dispondrá en todo momento de la estructura, organización y recursos (físicos, técnicos y administrativos), que le permitan programar y ejecutar a lo largo del período de la Concesión, las tareas de Conservación Vial Periódica, Rutinaria y atención de Emergencias Viales, necesarias para que la medida de los parámetros de condición se mantenga siempre igual o por encima de los umbrales mínimos (o debajo de los máximos) establecidos por los Niveles de Servicio definidos en este Anexo.

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

111. Por otro lado, el apéndice 1 del Anexo XI de la VFC referida al Fideicomiso establece lo siguiente:

“(…)

7. Cuentas del Fideicomiso de Administración

El Fideicomiso de Administración tendrá por lo menos las siguientes cuentas separadas:

- a. Cuenta Recaudadora
- b. Cuenta de Emergencias Viales c. Cuenta de Seguros
- d. Cuenta RPI
- e. Cuenta PAMPI

- f. Cuenta PPO
- g. Cuenta RPMO
- h. Cuenta PPCP
- i. Cuenta de Mantenimiento Vial Periódico
- j. Cuenta Penalidades
- k. Cuenta de Honorarios I. Cuenta Garantías
- m. Cuenta de Supervisión
- (...)
- i) Cuenta de Mantenimiento Vial Periódico

Esta cuenta tendrá por finalidad garantizar que parte de los recursos de la Cuenta Recaudadora sean destinados a la ejecución del Mantenimiento Vial Periódico por parte del CONCESIONARIO.

(...)"

112. Como se puede observar, considerando que los recursos para el pago de ejecución salen de los recursos del fideicomiso, el Concesionario tendría incentivos para no realizar las provisiones necesarias en la vía recién aceptada, con el objetivo de que los niveles de servicios se vean afectados en un menor periodo y de esta manera proponer un plan de mantenimiento periódico para restablecer dichos niveles.
113. En ese sentido, se sugiere evaluar y sustentar un tiempo prudencial para que los niveles de servicio de una vía recién aceptada deban mantener las condiciones óptimas y que las mismas estén a cargo del Concesionario.

K. Modificación de la sección de Niveles de Servicio – Apéndice 2 del Anexo I

114. Al respecto, el Anexo de modificaciones refiere el cambio de la sección de Niveles de Servicio establecido en la VFC, según lo siguiente:

"Se ha modificado el Apéndice 2 del Anexo I en su totalidad, siendo reemplazada por los Niveles de Servicio remitidos adjuntos al Memorando N° 0290-2023-MTC/19.02.UF, en atención a la instrucción recibida del MTC con el Memorando N° 0218-2024-MTC/19.02.UF, incluido en el Oficio 3553-2024- MTC/19 del 16.09.2024 de la DINPTRA - Coordinación de Formulación y Evaluación de Estudios de Carreteras."

115. Así, mediante el Oficio N° 00277-2024-GG-OSITRAN, se solicitó a Proinversión lo siguiente:

"En primera instancia se solicita remitir el Memorando N° 0290-2023-MTC/19.02, el Oficio N° 3553-2024- MTC/19, sus documentos adjuntos, así como cualquier otra documentación que sirvió de base para las modificaciones propuestas.

Por otro lado, se solicita un análisis de operatividad donde se detalle y justifique el procedimiento de cada uno de los Niveles de Servicio planteados.

Como, por ejemplo, en dicho análisis se debe detallar y justificar el procedimiento para las determinaciones de:

- Áreas (detallar la longitud y ancho de referencia) de umbrales distintos al cero por ciento (0%).
- Longitudes (detallar la longitud) de umbrales distintos al cero por ciento (0%)

Como ejemplo, se tiene los siguientes niveles de servicio:

Hundimiento	Porcentaje máximo de área con hundimiento mayor que 50 mm	2 %
Exudación	Porcentaje máximo de área con exudación (sumados ambos niveles de severidad medio y alto)	0 %
Existencia de material suelto	Porcentaje máximo de área con material suelto.	5 %
Exceso de desgaste de las líneas o marcas	Porcentaje de deterioro máximo	20%
Perdida o inutilidad de las tachas reflectivas	Porcentaje máximo de tachas reflectivas perdidas o inútiles	Durante los 3 primeros años posteriores a cada una de las Obras obligatorias o Puesta a Punto: 10%
		Durante el resto de cada periodo entre Obras: 20%
Fisuras longitudinales	Porcentaje máximo de área con fisuras mayores a 3 mm de grosor	0%
	Porcentaje máximo de área con fisuras entre 1 y 3 mm	3%
Fisuras transversales	Porcentaje máximo de área con fisuras mayores a 3 mm de grosor	0%
	Porcentaje máximo de área con fisuras entre 1 y 3 mm	3%
Despostillamiento de juntas	Porcentaje máximo de área con despostillamiento de juntas	5 %
Fisuras	Porcentaje máximo de área con fisuras con nivel de severidad alto	0.00%
	Porcentaje máximo de área con fisuras con nivel de severidad medio sin sellar	1.00%

El desarrollo del análisis de operatividad solicitado permitirá esclarecer algunas aparentes inconsistencias, como, por ejemplo:

- La introducción de un umbral IRI de concreto asfáltico en las tablas de pavimentos de concreto.
- Mención de normatividad técnica derogada, como por ejemplo se cita en varios puntos "Deberá responder a lo establecido en las EG-2000-MTC"
- Con relación a las tachas:

Deterioro de las tachas reflectivas	Desplazamientos de su posición original	No se admitirán
	Deterioros totales o parciales del área reflectiva o del cuerpo.	No se admitirán
Perdida o inutilidad de las tachas reflectivas	Porcentaje máximo de tachas reflectivas perdidas o inútiles	Durante los 3 primeros años posteriores a cada una de las Obras obligatorias o Puesta a Punto: 10%
		Durante el resto de cada periodo entre Obras: 20%

Asimismo, se solicita que se justifique legal y técnicamente la siguiente nota, relacionada a las dimensiones de las bermas¹⁵ que ha sido introducida en varios puntos en esta modificación de niveles de servicio en la VFC: **“Nota: Las dimensiones de las bermas son las existentes, no se considera ampliación de bermas para cumplir con la normatividad vigente.”**

Del mismo modo, solicitamos que se explique el procedimiento para la subsanación correspondiente que, para el caso de túneles¹⁶, en relación con los deterioros de elementos de hormigón y metálicos, según el siguiente detalle:

Deterioros elementos hormigón	en de	Descascaramientos o desprendimientos	0.00%
		Armaduras expuestas u óxido superficial o fisuras a lo largo de la ubicación de la armadura	0.00%
		Lesiones superficiales de profundidad superior a 0.5 cm.	0.00%
		Fisuras de espesor mayor a 0.3 mm. sin sellar	0.00%
Deterioros elementos metálicos	en	Fisuras o agrietamientos	0.00%
		Corrosión	0.00%
		Roturas o deformaciones	0.00%
		Pérdida de elementos de unión	0.00%
		Daños de soldaduras	0.00%
		Descascaramientos, ampollas o grietas en la pintura de protección	0.00%
		Deterioro de galvanizado de protección	0.00%

116. Al respecto, mediante el Oficio N°32-2024-PROINVERSIÓN/DEP.36, Proinversión dio la siguiente respuesta:

“Se confirma que el Memorando N°0290-2024-MTC/19.02. UF adjunto al Oficio N° 3292-2024-MTC/19 de fecha 20.09.23 fue remitido al OSITRAN con el Oficio N° 27-2024-PROINVERSIÓN/DEP.36 el 07.11.2024. Asimismo, se remitió una carpeta digital denominada: “Sustento de Modificación NDS (Anexo I Apéndice 2, VFC)”, que contiene toda la documentación cursada desde el MTC relativa a Niveles de Servicio.

Con respecto al procedimiento de cada uno de los Niveles de Servicio planteados, se precisa que el diseño, definición y mecanismo de evaluación de los mismos han sido elaborados por el MTC en su calidad de Concedente, tal como se ha señalado en el Oficio N°3292-2023-MTC-19 que adjunta el Informe N°2932-2023- MTC/19.02 y que a su vez cita el Memorando 0290-2023- MTC19.02.UF.

Estos niveles de servicio han sido definidos considerando el Manual de Carreteras de Mantenimiento y Conservación Vial, aprobado mediante la Resolución Directoral N°08-2024-MTC/14, de acuerdo a lo comunicado por la Coordinación de Estudios de la DINPTRA mediante el Memorando N°0272-2024-MTC/19.02. UF, citado en el Oficio N°°3553-2024-MTC/19 del 16.09.2024.

En este oficio se precisó que el mencionado manual es un documento técnico de carácter normativo que rige a nivel nacional y es de cumplimiento obligatorio por los

¹⁵ Ello teniendo en cuenta que es una exigencia legal expresa en la normatividad técnica vigente y su alta incidencia en la seguridad vial de los usuarios.

¹⁶ Debido a la alta sensibilidad de dichos elementos en la integridad estructural del túnel, como, por ejemplo, si será necesario que el concesionario remita alguna evaluación de un especialista, en algunos de los casos listados.

órganos responsables de la gestión de la infraestructura vial de los tres niveles. A su vez, el MTC remitió el Oficio N°1537-2024-MTC-19, el cual adjunta el Informe N°2932-2023-MTC/19.02 con el que ratifica lo señalado en el Memorando mencionado previamente. Seguidamente, mediante Oficio N°2675-2024-MTC/19, el MTC reiteró la ratificación de los niveles de servicio remitidos mediante el Oficio N°3292-2023-MTC-19.

Se evidencia que el requerimiento del OSITRAN corresponde a información documentaria ya remitida por el MTC, **organismo técnico que ha definido el alcance y las dimensiones de las referidas bermas.** Al respecto, se precisa que la nota se encuentra en el contexto de las intervenciones de MPI, donde su naturaleza es la de realizar mantenimiento sobre las características físicas de la infraestructura existente. Es importante señalar que este alcance ha sido definido por el Concedente, como ente técnico para el proyecto.”

(Resaltado agregado.)

117. De lo expuesto, debemos manifestar que, se procedió a buscar en la página del MTC, la nueva norma técnica citada, **Resolución Directoral N°08-2024-MTC/14**, sin embargo, no se pudo ubicar dicho documento. Sin embargo, de la revisión de la página del MTC se identificó que a la fecha se encuentra vigente la **Resolución Directoral N° 08-2014-MTC/14** (de . En ese sentido, la diferencia parece deberse a un error tipográfico al momento de citar la norma, por lo cual, se recomienda revisar la cita normativa para evitar posibles problemas en la aplicación contractual.
118. Sin perjuicio de ello, debemos manifestar que en ninguno de los documentos remitidos por Proinversión, incluyendo el citado Manual de Conservación, se incluye el desarrollo del procedimiento, dimensiones de referencia, entre otra información necesaria, de cada uno de los Niveles de Servicio establecidos de la VFC, así como la explicación de las incongruencias y contradicción entre algunos de ellos, expuestas previamente.
119. En ese sentido, consideramos que esta falta de claridad en el alcance de la obligación genera controversias en su aplicación, así como eventuales afectaciones a los usuarios de la vía.
120. Por tanto, se considera necesario que Proinversión, en conjunto con su asesor integral, realice un análisis de operatividad de todos los niveles de servicio propuestos, principalmente los antes detallados, con la finalidad de identificar las inconsistencias, falta de parámetros de referencia¹⁷, entre otros necesarios para su adecuada aplicación.
121. Por otro lado, con relación al sustento técnico legal sobre la nota recurrente en la VFC **“Nota: Las dimensiones de las bermas son las existentes, no se considera ampliación de bermas para cumplir con la normatividad vigente.”**, Proinversión, se ha limitado a indicar que esto ha sido definido por el MTC.
122. En ese sentido, sobre este extremo, debemos manifestar que se tiene una profunda preocupación debido a que el hecho de que no exista una mejora de las bermas puede generar condiciones inseguras para los usuarios de dicha vía, incrementando la probabilidad de accidentes, sobre todo en una vía de alta accidentabilidad mortal, tal es así que el Manual de Seguridad Vial Vigente, probado con Resolución Directoral N° 05-2017-MTC/14, de fecha 01 de agosto del 2017, ha señalado, entre otros lo siguiente:

“3.5 LOS ACCIDENTES Y LA SECCIÓN TRANSVERSAL En una sección transversal, los parámetros de una carretera tales como el ancho de los carriles, los acotamientos, las bermas, los sardineles, los elementos de drenaje, los cortes y terraplenes, tienen una relación directa con la influencia de los accidentes.

¹⁷ Sobre la referencia para la determinación de las áreas, donde es necesario detallar la longitud y ancho de referencia, Parámetros cuyos umbrales son distintos al cero por ciento (0%), así como en la determinación de longitudes, donde es necesario detallar la longitud de referencia, recomendamos que sea en una longitud de 100 metros, el ancho será el ancho de calzada, o berma según corresponda, ello con la finalidad que compatibilice con los hectómetros que se utilizan para las evaluaciones globales.

*Los mayores beneficios en términos de reducción en la incidencia de los accidentes por salida de la calzada, **están relacionados con acondicionar unas bermas con superficie pavimentada, que funcione como zona de recuperación inmediata para los vehículos fuera de control.***

(Resaltado agregado.)

123. Este aspecto se agrava frente al incumplimiento normativo de parte del MTC de no haber ejecutado hasta la fecha, las auditorías e inspecciones de seguridad vial que exige el marco normativo vigente desde el año 2017. En ese sentido, solicitamos a Proinversión que reevalúe dichos aspectos, ello en beneficio de los usuarios de la futura vía concesionada.

L. Sobre los aspectos ambientales

124. En cuanto a la gestión ambiental, en las Cláusulas 13.8 a 13.14 de la VFC se establece una serie de obligaciones del Concesionario con la Autoridad Ambiental en referencia a la comunicación del inicio de las Intervenciones. Entre ellos, entregar los informes de monitoreo ambiental y presentar la propuesta de modificación del Instrumento del IGA, como se aprecia a continuación:

“13.8 (...) Dentro de los noventa (90) días calendario posteriores a la Fecha de Suscripción del Contrato, el CONCESIONARIO deberá comunicar al CONCEDENTE la programación para la elaboración y la presentación de los IGA ante la respectiva Autoridad Ambiental Competente de su evaluación y aprobación.(...)”

13.9 El inicio de cada Intervención está sujeto a la aprobación del IGA respectivo, así como a las autorizaciones, licencias y/o permisos que apliquen por parte de las Autoridades Gubernamentales y/o privados.

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

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

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

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

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

El incumplimiento de las obligaciones de carácter ambiental previstas en las cláusulas 13.8 a 13.14 de este Contrato, distintas de aquellas que emanan de la legislación

ambiental dará lugar a la imposición de penalidades, de acuerdo con lo establecido en la Tabla N° 7 del Anexo IX”.

125. Sobre el particular, la VFC ha realizado las adecuaciones en cuanto a la tipificación y su vinculación con las cláusulas 13.8, 13.9 y 13.14 del Contrato de Concesión.
126. Así, la tipificación de la penalidad referida a la Cláusula 13.14 descrita en la Tabla N° 7 del Anexo IX (emisión de compatibilidad en Áreas Naturales Protegidas) ha sido adecuada a causas imputables al Concesionario, quedando redactada de la siguiente manera:

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

127. Así mismo, la VFC ha considerado la inclusión de las cláusulas 13.15 al 13.17 en la tabla de penalidades a fin dar un mejor entendimiento de la relación del Sub Capítulo Especificaciones Socio Ambientales con la penalidad. El texto ha quedado indicado de la siguiente manera:

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

128. También es importante resaltar que la VFC ha considerado las recomendaciones del Regulador, en cuanto a la inclusión del incumplimiento al instrumento de gestión ambiental IGA, por lo que el texto de la cláusula 13.5 quedó redactado como se muestra en el siguiente cuadro.

Versión anterior	VFC actual
13.5 El incumplimiento de las obligaciones, en materia ambiental no contempladas expresamente en el Contrato y que se deriven de las Leyes Aplicables que se encuentren vigentes, por parte del CONCESIONARIO, será sancionado por la Autoridad Ambiental Competente.	13.5 El incumplimiento de las obligaciones, en materia ambiental no contempladas expresamente en el Contrato y que se deriven de los IGA aprobados y las Leyes Aplicables que se encuentren vigentes, por parte del CONCESIONARIO, será sancionado por la Autoridad Ambiental Competente.

129. De otro lado, en relación con la cláusula 13.4, la VFC incluye las recomendaciones del Regulador como la inclusión de medidas correctivas ante riesgos ambientales que excedan los niveles o estándares tolerables de contaminación o deterioro del medio ambiente.
130. Mediante Informe Conjunto N° 00087-2024-IC-OSITRAN se indicó que la cláusula 13.8 de la VFC señala que el Concesionario deberá elaborar el capítulo de afectaciones prediales

como parte del instrumento de gestión ambiental, debiendo identificar a los afectados por las Intervenciones, tomando en cuenta para ellos el PACRI, conforme se observa a continuación, se indicó además que el texto contractual no precisa si la oportunidad de la realización de este trabajo de afectaciones prediales constituiría un requisito para que el Concedente cumpla con la obligación de liberación de predios.

“13.8. (...)

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

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

(Subrayado agregado.)

131. Así, mediante la presente VFC el texto fue modificado, quedando expresado de la siguiente manera.

“El CONCESIONARIO, deberá gestionar las afectaciones prediales conforme a lo establecido en el Reglamento de Protección Ambiental para el Sector Transportes, aprobado mediante Decreto Supremo N° 004-2017-MTC, o norma que lo modifique o sustituya”

(Subrayado agregado.)

132. Por otro lado, de acuerdo con lo establecido en el artículo 70 del Decreto Supremo N° 004-2017-MTC, el Concesionario deberá identificar las afectaciones prediales para establecer en el IGA los programas que minimicen y garanticen las compensaciones adecuadas.

133. La presente VFC considera las recomendaciones del Regulador y modifica el alcance para la determinación de inversiones adicionales a las medidas correctivas de adecuación, remediación y/o compensación ambiental adicionales hacia las obras no consideradas en los EDI, ET y en los IGAs aprobados, quedando expresado de la siguiente manera:

VFC anterior	VFC Actual
13.20 Si durante la vigencia de la Concesión, la Autoridad Ambiental Competente en supervisión y fiscalización ambiental determinara la necesidad de implementar medidas correctivas de adecuación, remediación y/o compensación ambiental adicionales a las contempladas en el presente Contrato, estas serán consideradas como inversiones adicionales y, por lo tanto, se regirán por los procedimientos establecidos en el Contrato.	13.20 Si luego de la aprobación del IGA respectivo, la Autoridad Ambiental Competente en supervisión y fiscalización ambiental determinara la necesidad de implementar medidas correctivas de adecuación, remediación y/o compensación ambiental adicionales, que impliquen obras no previstas en los EDI, ni en los ET, ni en los IGA aprobados, conforme a las obligaciones contractuales, estas serán consideradas como Inversiones Adicionales, siempre que no sea imputable al CONCESIONARIO y, por lo tanto, se regirán por los procedimientos establecidos en el Contrato.

134. Finalmente, la cláusula 13.21 toma en consideración las recomendaciones del Regulador cuyo texto en la presente VFC queda expresado de la siguiente manera.

“13.21. El CONCESIONARIO a su cuenta, costo y riesgo deberá mantener actualizadas las medidas de manejo o control ambiental establecidas en el instrumento de Gestión Ambiental aprobado, conforme al artículo 19 del Reglamento de Protección Ambiental para el Sector Transportes, aprobado mediante Decreto Supremo N° 004-2017-MTC.”

VI. JUSTIFICACIÓN DE LA MEDIDA DE EMERGENCIA

135. La opinión técnica contenida en el presente informe debería ser puesta en conocimiento del Consejo Directivo a fin de que dicho órgano colegiado proceda con su revisión y aprobación, de considerarlo pertinente, en el marco de sus competencias¹⁸. No obstante, considerando que a la fecha este Organismo Regulador no cuenta con el quorum requerido para llevarse a cabo las sesiones de Consejo Directivo¹⁹ conforme con lo señalado en el artículo 6° del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán²⁰, no es posible que el presente Informe pueda ser objeto de debate, aprobación y posterior notificación dentro del plazo legamente previsto para tal efecto.
136. Ahora bien, en atención a la Disposición Específica N° 4 de las Disposiciones para la adopción de medidas de emergencia por parte de la Presidencia Ejecutiva del Ositrán, en aplicación del numeral 10 del artículo 9 del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán²¹, aprobadas mediante Resolución de Presidencia N° 0048-2023-PD-OSITRAN de fecha 9 de noviembre de 2023, se advierte, entre otros aspectos, que los informes sustentatorios de los asuntos a ser incorporados en la agenda deberán contener: *“análisis respecto a la determinación del asunto como una situación de emergencia, en el que se indiquen, entre otros, los elementos fácticos que sustenten la evaluación respectiva”*.
137. En ese sentido, corresponde a estas Gerencias evaluar si, como consecuencia del análisis para la emisión de la opinión adicional a la VFC del proyecto “Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 4”, se ha identificado algún aspecto que pudiese ameritar que la Presidencia del Consejo Directivo proceda con adoptar de manera excepcional las medidas de

¹⁸ Reglamento General del Ositrán, aprobado mediante Decreto Supremo N° 044-2006-PCM:

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

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

(...)

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

(...)

2. Ante el Concedente, en aquellos casos previstos en los respectivos contratos de concesión.

(...)

Las opiniones que emita el OSITRAN, a través de su Consejo Directivo, son inimpugnables”.

¹⁹ Cabe precisar que, el señor Alex Segundo Díaz Guevara y el señor Julio Alfonso Vidal Villanueva, miembros del Consejo Directivo del Ositrán, presentaron sus respectivas cartas de renuncia, las cuales se hicieron efectivas, el 22 de octubre de 2023 y 9 de julio de 2024, respectivamente.

²⁰ ROF:
“Artículo 6.- Del Consejo Directivo

(...)

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

²¹ ROF:
“Artículo 9.- Funciones de la Presidencia Ejecutiva
Son funciones de la Presidencia Ejecutiva, las siguientes:

(...)

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

(...)”

emergencia correspondientes, conforme a lo establecido en el numeral 10 del artículo 9° del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán.

138. En el presente caso, como consecuencia del análisis efectuado por las Gerencias, se verifica que se han realizado diversas observaciones y recomendaciones dentro de la competencia y funciones del Organismo Regulador en el marco del pedido de opinión adicional respecto de la VFC del Proyecto “Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 4”; teniendo en cuenta ello, se comprueba la necesidad de aprobar el presente informe a fin de que las observaciones formulas por puedan ser tomadas en consideración por Proinversión.
139. Finalmente, cabe traer a colación lo establecido en el numeral 55.4 del artículo 55° del Reglamento del DL N° 1362²², el cual establece que habiéndose solicitado la opinión previa del Organismo Regulador y de no emitirse ésta dentro del plazo previsto, su opinión será considerada como favorable, no pudiendo emitirla con posterioridad. Por tanto, en caso de que el Ositrán no comunicara su opinión técnica dentro del plazo legal correspondiente, la cual contiene las observaciones y recomendaciones mencionadas, Proinversión entenderá que ésta es favorable.

VII. CONCLUSIONES

140. De acuerdo con su responsabilidad y funciones, Proinversión evaluó y determinó solicitar a este Organismo Regulador opinión adicional sobre las modificaciones especificadas en el Anexo denominado “Modificaciones a la VFC” en el marco de las opiniones de la Versión Final del Contrato del Proyecto “Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 4”, exclusivamente sobre las materias de competencia del Ositrán. A continuación, se expone las principales conclusiones del análisis técnico realizado por los órganos del Ositrán, en el ámbito de sus competencias.
141. De acuerdo a su responsabilidad y funciones, **Proinversión evaluó y determinó solicitar a este Organismo Regulador emitir una opinión adicional sobre las modificaciones señaladas en el Anexo denominado *Modificaciones a la VFC***²³ en el marco de las opiniones a la Versión Final del Contrato de Concesión del proyecto *Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 4*, en aspectos de competencia del Ositrán. Por consiguiente, a través del presente informe se atiende el requerimiento de opinión adicional en los términos formulados por Proinversión; cabe precisar que **el Ositrán se ratifica en todos los extremos de la opinión previa no vinculante contenida en el Informe Conjunto N° 00087-2024-IC-OSITRAN remitida a través del Oficio N° 0287-2024-PD-OSITRAN.**

a. Sectores Los Libertadores – Pte. Choclococha y Pte. Choclococha – Occollo (HF20 y HF21)

Con el fin de evitar posibles confusiones se requiere que se realice la precisión a la cláusula 5.14 referida a que los acuerdos se enmarcan el Texto Único Ordenado – TUO del Decreto Legislativo N° 1362 y su Reglamento, o normas que los complementen o sustituyan.

²²

Reglamento del DL N° 1362:

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

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

²³

Mediante el Oficio N° 26-2024-PROINVERSIÓN/DEP.36 notificado el 28 de octubre de 2024, Proinversión solicitó al Regulador emitir una opinión adicional solo respecto de las modificaciones especificadas en el Anexo adjunto al referido Oficio, ello en el marco de las opiniones a la Versión Final del Contrato de Concesión del proyecto “*Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 4*”.

Asimismo, considerando que en la mayoría de los casos la suscripción de adendas en el marco de la norma referida requiere de plazos prolongados, lo cual significaría tiempos excesivos de paralización de inversiones, se sugiere que los plazos, cronogramas y condiciones establecidos para que el Concedente entregue los sectores referidos sean adecuadamente valorados, para de esta manera evitar contratiempos que finalmente perjudican al mismo Concedente y a los usuarios.

Se debe compatibilizar las Cláusulas 5.14, 6.3 y 6.10, respecto a si los sectores HF20 y HF21 confirmar si estos son incluidos o no como MPI, de tal manera que durante la gestión del contrato no genere contingencias sobre plazos y responsabilidades.

Considerando que el MPI se define como un conjunto de actividades para asegurar los niveles de servicio de la vía y que el Nivel de Servicio para las Superficie de Rodadura sólo indica los valores para la: Rugosidad a la recepción de la Obra o Rugosidad por el período de conservación de la Obra, se debe aclarar que el MPI es considerado como: "Obra" o como "Conservación" a la terminación y aceptación de la intervención.

b. Intervención de Rehabilitación y Mejoramiento

Considerando que para el inicio de la ejecución de la RyM, la cláusula 6.4 indica que el Concesionario iniciará la RyM, "*en tanto haya recibido por parte del CONCEDENTE un primer Sector, de por lo menos cien (100) km de longitud continuos (...)*" y a fin de prevenir paralizaciones o confusión entre i) la Toma en Posesión y ii) la entrega para ejecución de obras, se recomienda hacer la siguiente precisión en la cláusula 6.4: "***de por lo menos cien (100) km de longitud continuos y con derecho de vía desocupado***".

Asimismo, es crucial definir el concepto de "liberación" para el mismo incluya la "desocupación del derecho de vía" y de esta manera no se confunda con compromisos con pobladores o autoridades.

c. Sobre la ejecución de las intervenciones

En la cláusula 6.3 se debe incluir como obligación la ejecución del EIA aprobado para la Rehabilitación y Mejoramiento, y el Instrumento Ambiental para el Mantenimiento Periódico Inicial, y el EIA para la Construcción del Evitamiento San Clemente.

En las cláusulas 6.10, 6.11, 6.12 y el Anexo X de la VFC, se observa que el plazo total considerando el en la tabla del detalle de actividades de cada cláusula difiere de lo descrito en el Contrato, en ese sentido se debe verificar el plazo máximo, porque no se estaría tomando en cuenta los plazos del Regulador y el Concedente para verificar el levantamiento de observaciones.

Por otro lado, respecto a los plazos para la subsanación de observaciones planteado por el Concedente, considerando que muchas veces la demora en la subsanación de observaciones al EDI se debe a que el Concesionario se resiste a subsanar la observación formulada, se recomienda incorporar en las cláusulas referidas previamente que: De no absolverse las observaciones por parte del Concesionario, se someterá a peritaje técnico y en caso de ser fundada la observación planteada se aplicará una penalidad

d. **Respecto al inciso 2.4. sobre la Eliminación de la obligación de elaboración del Estudio Definitivo de Ingeniería del Puente Mayocc y el inciso 2.12. de la Inclusión de los puentes Mayocc y Totorilla a ser entregados por el Concedente para O&M del Concesionario**

Se toma conocimiento que el reemplazo de puentes Mayocc y Totorilla y entrega al Concesionario para su operación y mantenimiento por parte del concesionario, estará a cargo de Provias Nacional. Sin embargo, la VFC no define plazos para el reemplazo de dichos puentes.

En ese sentido, con el fin de asegurar que la transitabilidad y los usuarios no se vean perjudicados, se debe contar con datos técnicos para asegurar que, en el plazo que el Concedente haga entrega de los nuevos puentes, se permita el desplazamiento continuo de vehículos con seguridad. Datos como: antigüedad del Puente, carga de diseño, última intervención con Mantenimiento Periódico, entre otros, que deben ser parte integrante del Apéndice 11.

e. **Actualización del pago por concepto de Supervisión de las Intervenciones / Creación de cuenta Escrow / Supervisión del PPCP a través del Aporte por Regulación**

Los cálculos sobre la necesidad de recursos para la supervisión del Programa de Conservación Previa son incorrectos y no tienen sustento técnico, por lo que se considera necesario una revaluación del presupuesto a fin de garantizar el financiamiento mínimo para la adecuada supervisión de la Concesión y las obligaciones del Concesionario.

f. **Modificaciones relacionadas al régimen tarifario**

Respecto al cobro de la tarifa en las nuevas unidades de peaje, así como su incremento en las unidades existentes establecida en el literal e) de la cláusula 9.4, recomienda cambiar la frase “**aceptación de los subtramos**” de la, por la frase “**puesta en servicio de los subtramos**”, siendo que es la etapa de puesta en servicio en la que los usuarios tienen completo acceso a la vía por la cual pagaran el respectivo peaje.

g. **Pólizas de Seguro**

Se recomienda priorizar la aplicación de las pólizas de seguro de bienes en operación (OCT) y de bienes en construcción (CAR) en los casos que correspondan las coberturas, colocando en segunda instancia el empleo de la cuenta de emergencias viales.

h. **Modificación de la cantidad de peajes**

Proinversión, establece que **el MTC determinó y comunicó mediante los Oficios N°800-2016-MTC/16 y N°1766-2022-MTC/19 que no resulta aplicable efectuar el proceso de consulta previa porque el proyecto forma parte de vías preexistentes de la Red Vial Nacional, que actualmente se encuentran en operación (servicio al público).**

En ese sentido, considerando la zona de influencia del proyecto, la falta de evaluación sobre la aceptación social del proyecto genera preocupación por la alta probabilidad de rechazo de las nuevas estaciones de peaje, teniendo en cuenta que se trata en zonas donde hay vía preexiste y que actualmente no se paga peaje.

i. **Inclusión del uso de equipos Deflectómetro y Reflectómetro en la evaluación anual**

Es conforme, dado que la evaluación de dichos parámetros con equipo de alto rendimiento por parte del Concesionario redundará en un mayor control de los elementos

de señalización horizontal, lo cual tiene un impacto directo en la seguridad vial de los usuarios.

Del mismo modo, el control de la deflectometría con equipo de alto rendimiento permitirá optimizar el control de las condiciones de la estructura del pavimento.

j. Inicio de la Conservación o Mantenimiento Vial Rutinario

Se plantea el desarrollo de un programa de conservación previa, pero no tiene metas objetivas y medibles, además se establecen penalidades relacionadas, lo que podría generar controversias en la ejecución contractual, debido a que no se está detallando los indicadores mínimos o máximos de control del estado de la vía para dicha obligación, que den claridad y predictibilidad en el proceso.

k. Modificación de la sección de Niveles de Servicio – Apéndice 2 del Anexo I

Ninguno de los documentos remitidos por Proinversión, incluyendo el citado Manual de Conservación, incluyen el desarrollo del procedimiento, dimensiones de referencia, entre otros necesarios, de cada uno de los Niveles de Servicio establecidos en el VFC.

En ese sentido, se considera que esta falta de claridad sobre el alcance de la obligación generará controversias en su aplicación, así como, eventuales afectaciones a los usuarios de la vía.

Al parecer existe un error tipográfico al momento de citar la norma relacionada *Manual de Carreteras de Mantenimiento y Conservación Vial*. Al respecto se cita la Resolución Directoral N°08-2024-MTC/14, siendo a que a la fecha la norma vigente es la Resolución Directoral N° 08-2014-MTC/14, por lo cual, se recomienda revisar la cita normativa para evitar posibles problemas en la aplicación contractual.

Finalmente, se considera necesario que Proinversión, en conjunto con su asesor integral, realice un análisis de operatividad de todos los niveles de servicio propuestos, con la finalidad de identificar las inconsistencias, falta de parámetros de referencia, entre otros necesarios para su adecuada aplicación.

l. Sobre los aspectos ambientales

La presente VFC ha considerado las recomendaciones del Regulador en materia ambiental.

Sobre la aprobación del presente Informe Conjunto como medida de emergencia

De acuerdo con el análisis realizado por estas gerencias sobre la solicitud de opinión adicional sobre la Versión Final del Contrato de Concesión del proyecto “Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 4” requerida por Proinversión, se han identificado observaciones que justifican la necesidad de que la Presidencia Ejecutiva del Ositrán ejerza su atribución de adoptar medidas de emergencia sobre asuntos que correspondan ser conocidos por el Consejo Directivo con cargo a darle cuenta posteriormente, como suponen las opiniones técnicas no vinculantes a las propuestas de modificaciones contractuales.

En ese sentido, se recomienda aprobar excepcionalmente el presente Informe Conjunto de conformidad con el numeral 10 del artículo 9 del ROF del Ositrán y la Disposición Específica N° 4 de las Disposiciones para la adopción de medidas de emergencia por parte de la Presidencia Ejecutiva, aprobadas mediante Resolución de Presidencia N° 0048-2023-PD-OSITRAN de fecha 9 de noviembre de 2023.

VIII. RECOMENDACIÓN

Sobre la base del análisis contenido en presente informe se recomienda:

- (i) Remitir el presente Informe Conjunto para conocimiento de la Presidencia Ejecutiva del Ositrán para las acciones y fines que estime pertinentes, el cual contiene la opinión técnica de estas Gerencias respecto a la solicitud de opinión adicional sobre la Versión Final del Contrato de Concesión del proyecto “Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 4” requerida por Proinversión.
- (ii) En atención a la Disposición Específica N° 4 de las Disposiciones para la adopción de medidas de emergencia por parte de la Presidencia Ejecutiva del Ositrán, en aplicación del numeral 10 del artículo 9 del ROF del Ositrán, aprobadas mediante Resolución de Presidencia N° 0048-2023-PD-OSITRAN de fecha 9 de noviembre de 2023, en el presente informe se recomienda: (i) realizar observaciones sobre la Versión Final del Contrato de Concesión del proyecto “Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 4”, en el marco de la solicitud de opinión adicional requerida por Proinversión.

Atentamente,

Firmado por

Ricardo Quesada Oré

Gerente de Regulación y Estudios Económicos
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Firmado por

Francisco Jaramillo Tarazona

Gerente de la Gerencia de Supervisión y
Fiscalización
Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Firmado por

Javier Chocano Portillo

Jefe de la Gerencia de Asesoría Jurídica
Gerencia de Asesoría Jurídica

Visado por

Melina Caldas Cabrera

Jefa de Regulación
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Visado por

Tito Jiménez Cerrón

Jefe de la Jefatura de Asuntos Jurídico Contractuales
Gerencia de Asesoría Jurídica

Visado por

John Albert Vega Vasquez

Jefe de carreteras la red Vial
Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Visado por

Missael Alvarez Huaman

Analista de Estudios Económicos II
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Visado por

Emmanuel Antonio Polanco Noriega

Especialista de Asuntos Jurídicos Contractuales
Jefatura de Asuntos Jurídico Contractuales

Visado por

Yessica Ochoa Carbajo

Analista de Regulación de la Jefatura de Regulación
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

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

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

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

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

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

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

NT: 2024167759

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

Presidencia del Consejo Directivo

Firmado por:
ZAMBRANO
COPELLO Rosa
Veronica FAU
20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 03/01/2025
16:32:56 -0500**RESOLUCIÓN DE PRESIDENCIA****N° 0001-2025-PD-OSITRAN**

Lima, 03 de enero de 2025

VISTO:

El Informe Conjunto N°00212-2024-IC-OSITRAN, de fecha 27 de diciembre de 2024, elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización y la Gerencia de Asesoría Jurídica; y,

CONSIDERANDO:

Que, a través del Oficio N°0287-2024-PD-OSITRAN del 14 de junio de 2024, este Organismo Regulador remitió a la Agencia de Promoción de la Inversión Privada – Proinversión, el Informe Conjunto N° 00087-2024-IC-OSITRAN (GRE-GSF-GAJ) del 14 de junio de 2024, conteniendo la opinión previa no vinculante del Ositrán a la Versión Final del Contrato del Proyecto “Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 4”, solicitada mediante los Oficios N°014-2024/PROINVERSIÓN/DEP.36 y N°016-2024/PROINVERSIÓN/DEP, en el marco de los artículos 43° y 44° del Texto Único Ordenado del Decreto Legislativo N° 1362, en concordancia con el numeral 55.1 del artículo 55° del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1362;

Que, mediante el Oficio N° 26-2024/PROINVERSION/DEP.36 recibido el 28 de octubre de 2024 y complementado con los Oficios N°27-2024/PROINVERSION/DEP.36 y N°28-2024/PROINVERSION/DEP.36 y N°32-2024/PROINVERSION/DEP.36 del 7 y 13 de noviembre y 11 de diciembre de 2024 respectivamente, la Dirección de Proyectos de Proinversión comunicó al Ositrán que luego de la emisión de su opinión previa no vinculante, se habían incluido modificaciones a la Versión Final del Contrato del Proyecto “Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 4”, por lo que solicitó a este Organismo Regulador emitir una opinión adicional;

Que, los artículos 43° y 44° del Texto Único Ordenado del Decreto Legislativo N°1362, disponen que, en la fase de Transacción, de manera previa a la adjudicación del Proyecto, Proinversión debe recabar -entre otras- la opinión previa no vinculante del Organismo Regulador sobre la Versión Final del Contrato de Asociación Público Privada, exclusivamente sobre las materias de su competencia; a su vez, los artículos 53° y 55° numeral 55.8 del Reglamento del Decreto Legislativo N°1362, establecen que la opinión del Organismo Regulador a la Versión Final del Contrato es emitida una sola vez, salvo que Proinversión le solicite opiniones adicionales;

Que, el inciso 4 del artículo 28° del Reglamento General del Ositrán aprobado por el Decreto Supremo N°044-2006-PCM y sus modificatorias, establece que este Organismo Regulador, a través de su Consejo Directivo, le corresponde emitir opinión técnica previa respecto del diseño final de los Contratos de Concesión en la modalidad de asociaciones público privadas, las modificaciones a la versión final de los contratos y sobre iniciativas privadas que se presenten vinculadas a infraestructura de transporte de uso público;

Que, conforme al marco normativo antes señalado, es competencia del Consejo Directivo del Ositrán emitir opinión adicional a la Versión Final de los Contratos de asociaciones público privadas ; no obstante, a la fecha este Organismo Regulador no cuenta con el quorum requerido para llevar a cabo las sesiones de Consejo Directivo, según lo previsto en el artículo 6° del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán aprobado por Decreto Supremo N° 012-2015-PCM y sus modificatorias, por lo que no resulta posible que el asunto sea objeto de debate y aprobación por parte del referido órgano colegiado;

Visado por: MEJIA CORNEJO Juan
Carlos FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 03/01/2025 16:18:24 -0500Visado por: CHOCANO PORTILLO Javier
Eugenio Manuel Jose FAU 20420248645
hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 03/01/2025 15:44:50 -0500Visado por: JARAMILLO TARAZONA
Francisco FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 03/01/2025 15:17:02 -0500Visado por: QUESADA ORE Luis
Ricardo FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 03/01/2025 15:07:31 -0500

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

Presidencia del Consejo Directivo

Que, sin perjuicio de ello, atendiendo a las consideraciones detalladas en el Informe Conjunto N° 00212-2024-IC-OSITRAN (GRE-GSF-GAJ), en el presente caso se ha identificado la existencia de una situación de emergencia que justifica que la Presidencia Ejecutiva, de manera excepcional, emita opinión en ejercicio de la facultad de adoptar medidas de emergencia sobre asuntos que corresponda conocer al Consejo Directivo dándole cuenta sobre ellas en su siguiente sesión, de acuerdo a lo contemplado en el numeral 10 del artículo 9° del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán y de conformidad con las “Disposiciones para la adopción de medidas de emergencia por parte de la Presidencia Ejecutiva del Ositrán” (Resolución de Presidencia N° 0048-2023-PD-OSITRAN);

Que, luego de evaluar y deliberar respecto del caso materia de análisis, la Presidencia Ejecutiva manifiesta su conformidad con los fundamentos y conclusiones del informe de vistos, constituyéndolo como parte integrante de la presente resolución, de conformidad con lo dispuesto en el inciso 6.2 del artículo 6° del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2019-JUS;

Por lo expuesto, y en virtud de las funciones de este Organismo Regulador previstas en el Reglamento General del Ositrán, aprobado mediante el Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias; y en ejercicio de la función de la Presidencia Ejecutiva contemplada en el numeral 10 del artículo 9° del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán, aprobado mediante el Decreto Supremo N° 012-2015-PCM y sus modificatorias, y de conformidad con la Resolución de Presidencia N° 0048-2023-PD-OSITRAN;

SE RESUELVE:

Artículo 1°.- Aprobar el Informe Conjunto N°00212-2024-IC-OSITRAN (GRE-GSF-GAJ) que contiene la opinión adicional a la Versión Final del Contrato del Proyecto “Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 4”, solicitada por la Agencia de Promoción de la Inversión Privada – Proinversión mediante el Oficio N°026-2024/PROINVERSION/DEP.36, y complementado con los Oficios N°027-2024/PROINVERSION/DEP.36, N°028-2024/PROINVERSION/DEP.36 y N°32-2024/PROINVERSION/DEP.36.

Artículo 2°.- Notificar la presente Resolución y el Informe Conjunto N°00212-2024-IC-OSITRAN (GRE-GSF-GAJ) a la Agencia de Promoción de la Inversión Privada – Proinversión, en el marco los artículos 53° y 55° numeral 55.8 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1362, para los fines pertinentes.

Artículo 3°.- Dar cuenta de la presente resolución al Consejo Directivo, en su siguiente sesión.

Regístrese y comuníquese

Firmada por
VERÓNICA ZAMBRANO COPELLO
Presidente del Consejo Directivo
Presidencia Ejecutiva

Visada por
JUAN CARLOS MEJÍA CORNEJO
Gerente General
Gerencia General



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

Presidencia del Consejo Directivo

Visada por

RICARDO QUESADA ORÉ

Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Visada por

FRANCISCO JARAMILLO TARAZONA

Gerente de Supervisión y Fiscalización

Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Visada por

JAVIER CHOCANO PORTILLO

Jefe de la Gerencia de Asesoría Jurídica

Gerencia de Asesoría Jurídica

NT. 2025001019

