

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL PERÚ

ESCUELA DE POSGRADO



**MODIFICACIÓN DE CONTRATOS DE CONCESIÓN DE INFRAESTRUCTURA  
DE TRANSPORTE: UNA PROPUESTA PARA LA PARTICIPACIÓN DE LOS  
USUARIOS E INTERESADOS**

**TESIS PARA OPTAR EL GRADO ACADÉMICO DE MAGISTER EN  
REGULACIÓN DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS**

**AUTOR**

Angela Rocío, Fernández Rojas

**ASESOR:**

Gonzalo Martin, Ruiz Díaz

Diciembre, 2017

## RESUMEN

En el sector de infraestructura de transporte se han suscrito 32 Contratos de Concesión, el 87% de los cuales han sido renegociados, considerándose ello un problema característico del sector; conforme a la doctrina, dicho problema se presenta debido a la falta de transparencia en los procesos regulatorios; siendo así, es importante fomentar la participación en éstos de las partes interesadas y grupos de interés que se pudieran ver afectados con la propuesta regulatoria, lo cual trae como beneficios inmediatos la mejora en los niveles de confiabilidad del Estado, la institucionalización de los procesos de consulta pública y a su vez refuerza el control de las acciones de los funcionarios públicos. En esa línea, la presente investigación tiene como objetivos analizar la problemática vinculada a la transparencia de las renegociaciones contractuales en el sector de infraestructura de transporte y sus oportunidades de mejora, y formular una propuesta que contribuya a fortalecer la transparencia en los procedimientos de renegociación contractual; para ello, la presente investigación expone la situación actual, detallando el marco conceptual y la teoría de renegociación de los Contratos, luego de lo que se analiza una muestra de adendas y se emite opinión en torno a éstas y al procedimiento de renegociación contractual. Finalmente, se concluye que en las adendas que estén relacionadas con temas de interés general, no puramente técnicos, se debe permitir la participación de terceros interesados a fin de coadyuvar a la comprobación de cualquier información o de alguna exigencia legal no evidenciada por la autoridad. En ese sentido, a efectos de transparentar el procedimiento, se sugiere la emisión de una norma que regule la posibilidad de que los terceros interesados puedan participar ante la eventualidad de una modificación del Contrato de Concesión que sea lesiva a sus intereses.

## INTRODUCCION

Desde inicios de los años noventa, debido a la crisis económica y la hiperinflación de la época, el Estado peruano decidió impulsar la participación de la inversión privada, para lo cual se dictaron normas destinadas a promover y agilizar los procesos de promoción de la inversión privada. En el marco de dicha política se firmaron diversos Contratos de Concesión de infraestructura de transporte, de aeropuertos, puertos, carreteras y vías férreas, los cuales a diciembre de 2017 suman 32. Sobre ello, es preciso mencionar que, los referidos Contratos han sido renegociados en diversas oportunidades, problema característico del sector, en el cual aproximadamente el 87% de los Contratos de Concesión han sido adendados, el 25% de los cuales cuentan con más de siete adendas.

En torno a ello, debemos indicar que diversos autores (Guasch (2005), entre otros) han señalado que el elevado número de adendas suscritas constituye un síntoma de la falta de transparencia en los procesos regulatorios. El análisis de esta cuestión es de vital importancia, en tanto dichas adendas afectan directamente a los usuarios del servicio brindado, asimismo, es de recalcar que solo en el sector de infraestructura de transporte, existe un compromiso de inversión aproximado de USD 15,448 millones de dólares.

De otro lado, es importante tener presente lo relevante de la transparencia y la participación ciudadana, la cual implica involucrar desde su etapa más temprana a todas las partes interesadas y grupos de interés que se pudieran ver afectados con la propuesta regulatoria, lo cual trae como beneficios inmediatos una mejora en los niveles de confiabilidad del Estado, así como una institucionalización de los procesos de consulta pública; y, por último y lo más importante, refuerza el control de los funcionarios públicos por sus acciones u omisiones en el marco de lo establecido en las normas que rigen su actuación.

Teniendo en cuenta ello, el presente trabajo tiene como objetivo analizar la problemática vinculada a la transparencia de las renegociaciones contractuales en el sector de infraestructura de transporte durante los últimos años, así como sus oportunidades de mejora. Asimismo, formular una propuesta que contribuya a fortalecer la transparencia en los procedimientos de renegociación contractual fomentando la participación de los interesados y grupos de interés, a fin de dotar a dicho procedimiento de mayor legitimidad.

A efectos de analizar la conveniencia de la propuesta, el presente trabajo expondrá cuál es la situación actual del procedimiento de modificación contractual, detallando el marco conceptual y la teoría de renegociación de los Contratos, para luego ingresar al análisis de las adendas a los Contratos de Concesión de infraestructura de transporte en el Perú. Al mismo tiempo, se explicará cuál es la importancia de la participación en los procesos regulatorios, que ha sido resaltada en diversos estudios por la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE).

Adicionalmente, se presentará una propuesta con la cual se modificaría el actual procedimiento de renegociación contractual en el Perú, ésta tiene como principal novedad la posibilidad de que los interesados y los grupos de interés participen del procedimiento, y tengan acceso a toda la documentación en él generada, lo cual garantizará una mayor transparencia en el proceso, legitimando el mismo y fomentando el control de las decisiones del Estado y de sus funcionarios.

Finalmente, es preciso mencionar que, el presente documento analizará una muestra de adendas, y emitirá opinión en torno a ello y al procedimiento de renegociación contractual, sin embargo en las adendas estudiadas no se ha evidenciado que existan antecedentes o problemas de corrupción comprobados, por lo que no se emitirá opinión al respecto.

## INDICE

<b>1. MARCO CONCEPTUAL Y LEGAL: Adendas y Regulación .....</b>	<b>6</b>
1.1. Contratos de Concesión .....	6
1.1.1. Definición y Naturaleza .....	6
1.1.2. Sistema de Concesiones en el Perú .....	14
1.1.3. Marco legal .....	17
1.1.4. Instituciones y partes involucradas .....	18
1.2. Renegociación de las Contratos De Concesión.....	24
1.2.1. Teoría de la Renegociación de Contratos .....	24
1.2.2. Especial referencia al Caso Peruano .....	27
1.2.3. Límites a las renegociaciones .....	32
1.2.4. Procedimiento de modificación de Contratos de Concesión .....	35
<b>2. MODIFICACION DE CONTRATOS DE CONCESIÓN: Análisis del caso Peruano 41</b>	<b>41</b>
2.1. Estadísticas históricas de las modificaciones contractuales .....	41
2.2. Análisis de Contratos de Concesión de Infraestructura de Transporte .....	47
2.3. Identificación principales propuestas de modificación que afectan a terceros .....	59
<b>3. PARTICIPACIÓN DE LOS INTERESADOS EN EL PROCESO DE MODIFICACIÓN CONTRACTUAL .....</b>	<b>61</b>
3.1. Importancia de la participación en los procesos administrativos.....	61
3.2. Apuntes de la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económicos – OCDE en torno a la participación en los procedimientos administrativos .....	62
3.3. La participación en el Perú .....	66
<b>4. PROPUESTA DE MEJORA .....</b>	<b>75</b>
<b>CONCLUSIONES.....</b>	<b>80</b>
<b>ANEXOS .....</b>	<b>83</b>
<b>REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....</b>	<b>101</b>

## 1. MARCO CONCEPTUAL Y LEGAL: Adendas y Regulación

### 1.1. Contratos de Concesión

#### 1.1.1. Definición y Naturaleza

A efectos de crear un marco teórico adecuado que permita sustentar y desarrollar adecuadamente el problema de investigación planteado, es conveniente iniciar definiendo que es un Contrato de Concesión, es decir, como es que debe entenderse éste Contrato, de donde proviene y cuál es su naturaleza.

En ese sentido, es pertinente resaltar que existen diversas y muy variadas definiciones de lo que es un Contrato de Concesión, la mayoría de estas señalan que el referido Contrato tiene una naturaleza administrativa. Sobre ello, (BLANQUER: 2012) indica que: “La concesión es un contrato administrativo que tiene por objeto el desarrollo profesionalizado y habitual de una actividad empresarial organizada, consistente en la gestión de una compañía o persona jurídica dedicada a la explotación lucrativa de un servicio público. En virtud del contrato el concesionario asume una obligación de resultado, consistente en la efectiva prestación a los usuarios de un servicio en las condiciones cuantitativas y cualitativas pactadas con la Administración”.<sup>1</sup>

Por su parte, (CASSAGNE: 1999) señala que “toda concesión es constitutiva de derechos e implica que la administración transfiere a un particular una atribución o poder que le pertenece de *iure proprio*”.<sup>2</sup>

Adicionalmente, (GUGLIELMI, 2004) precisa que la “concesión es ante todo un contrato administrativo, señalando que, la teoría jurídica y la jurisprudencia han calificado en ocasiones a la concesión como un acto mixto, pero esta expresión solo tiene como fin la presencia, dentro de un acto contractual, de cláusulas cuya naturaleza es reglamentaria (...) Las cláusulas reglamentarias son aquellas que traducen directamente que la gestión estratégica del servicio público pertenece a la persona pública concedente. Ciertos elementos fundamentales del pliego de condiciones de la concesión son reglamentarias, lo que permite a la persona pública concedente modificarlos unilateralmente en función a los intereses de los usuarios o el interés general”.

---

<sup>1</sup> BLANQUER CRIADO, David “La Concesión del Servicio Público”. Editorial Tirant Lo Blanch. Valencia. 2012. Pág. 205.

<sup>2</sup> CASSAGNE, Juan Carlos “El Contrato Administrativo”. Editorial Abeledo Perrot. Buenos Aires. 1999.

De las definiciones antes mencionadas por la doctrina, podemos destacar que este Contrato permite que el Estado delegue en una empresa especializada la gestión de un servicio público, que por su naturaleza le corresponde al Estado, con la consecuencia de que por dicha gestión la empresa recibirá una contraprestación contractualmente determinada, siempre que cumpla con las condiciones previamente establecidas para ello.

Es importante destacar que, el Concesionario brindará un determinado servicio público a los usuarios, sujeto a las condiciones establecidas por la administración, las mismas que establecerán estándares mínimos de prestación del servicio a favor de los usuarios. Al respecto, (CHASE PLATE y otros: 1999) señalan que “el Contrato de Concesión tiene por objeto otorgar al concesionario la ejecución del servicio, fijándose las condiciones económicas dentro de cuyo marco se realizará la actividad. Los aspectos reglamentarios no pueden formar parte del contrato. El acuerdo de voluntades que celebra la Administración con el concesionario lleva ínsito el poder de la Administración de fijar las reglas de organización y funcionamiento del servicio. La concesión es un contrato, que entre los múltiples que celebra la Administración, es uno que admite una regulación más intensa por parte del derecho público. Mediante este contrato se persigue un doble objeto: la administración procura la más eficaz y correcta prestación del servicio y el particular la obtención de una ganancia”<sup>3</sup>.

Siendo así, tenemos que el Contrato de Concesión implica una relación de tipo contractual entre el Estado y la empresa a la que se le ha encargado la gestión del servicio público. No obstante, tal como señala (BLANQUER: 2012) “la concesión de un servicio público da lugar a una relación jurídica triangular, entre la Administración titular del servicio, el concesionario que lo gestiona y explota, y el usuario que se beneficia de la prestación. El usuario es un tercero que no es parte del contrato de concesión celebrado entre la Administración y el empresario que va a gestionar el servicio. Ahora bien, el usuario es algo más que un simple beneficiario, pues no es completamente ajeno a la relación concesional, toda vez que puede fundamentar alguno de sus derechos en el negocio jurídico de naturaleza administrativa del que no es parte contractual”.<sup>4</sup>

---

<sup>3</sup> CHASE PLATE, Luis; DALLARI, Adilson; DIEZ, Manuel y otros. “Contratos Administrativos – Contratos Especiales Tomo II.

<sup>4</sup> IDEM, Pág. 220.

En ese sentido, en tanto el Contrato de Concesión se realiza con la finalidad de gestionar un determinado servicio público, ello implica que los usuarios beneficiarios del referido servicio tienen también una especial participación en el Contrato de Concesión, aunque no sean formalmente parte del mismo. Ello, en el sentido que, entre el Concesionario que gestiona el servicio público y el usuario se crea una relación de derecho privado, con las implicancias legales tradicionales que ello implica.

Por su parte, el Tribunal Constitucional Peruano, en una de sus sentencias ha hecho referencia al Contrato de Concesión, señalando que, “la naturaleza mixta de la concesión (...) da lugar a que esta figura permita otorgar a los particulares la gestión de un servicio público que típicamente era realizado de modo directo por la Administración. De este modo, la concesión implica una transferencia limitada de facultades de administración de un servicio público, respecto de las cuales el Estado mantiene facultades de imperio. Ello en atención al interés público que subyace a la noción misma de la concesión y cuya satisfacción constituye el objeto de la misma. Las facultades que el particular recibe son las estrictamente necesarias para la prestación del servicio, manteniendo la Administración sus poderes de control y supervisión así como una serie de potestades y derechos entre los que se encuentra la posibilidad de modificar el contenido del contrato e inclusive el poder de resolverlo antes de la fecha pactada. No obstante, tales potestades se encuentran subordinadas a la noción del interés público”<sup>5</sup>.

Por su parte, en los años noventa el ordenamiento jurídico peruano reguló el Contrato de Concesión con la emisión del Texto Único Ordenado de las Normas con Rango de Ley que regulan la entrega en Concesión al sector privado de las obras públicas de infraestructura y de servicios públicos, el cual fue aprobado por el Decreto Supremo N° 059-96-PCM (TUO de Concesiones) y su Reglamento aprobado por el Decreto Supremo N° 060-96-PCM. Ambos documentos normativos, actualmente se encuentran derogados, sin embargo

---

<sup>5</sup> Sentencia del Tribunal Constitucional dictada en el EXP. N° 2488-2004-AA/TC: PASCO - EMPRESA DE TRANSPORTES SOL DEL PERÚ. Ubicada en: [http://www.tc.gob.pe/jurisprudencia\\_cd/pdf/sentencias/02488-2004-AA.pdf](http://www.tc.gob.pe/jurisprudencia_cd/pdf/sentencias/02488-2004-AA.pdf).

podemos obtener de ellos importantes datos respecto a cómo el Estado peruano concibió las concesiones en el país.

El TUO de Concesiones, señalaba en su artículo 2 que la modalidad bajo la cual se promovía la inversión privada en el ámbito de las obras públicas de infraestructura y de servicios públicos era la concesión. Ello, se complementaba con el artículo 3 del Reglamento del TUO de Concesiones que señalaba que la Concesión es el acto administrativo por el cual el Estado otorga a personas jurídicas nacionales o extranjeras la ejecución y explotación de determinadas obras públicas de infraestructura o la prestación de determinados servicios públicos por un plazo determinado.

Adicionalmente, la referida norma nos daba el alcance de ciertas características del Contrato de Concesión en el marco normativo peruano, las cuales guardan relación con las definiciones antes mencionadas, tales como:

- La concesión sobre bienes públicos no otorga un derecho real sobre los mismos. Sin embargo, en estos casos, el contrato de concesión constituirá título suficiente para que el concesionario haga valer los derechos que dicho contrato le otorga frente a terceros.
- La concesión podrá otorgarse bajo cualquiera de las siguientes modalidades:
  - a.- A título oneroso, imponiendo al concesionario una contribución determinada en dinero o una participación sobre sus beneficios a favor del Estado.
  - b.- A título gratuito.
  - c.- Cofinanciada por el Estado, con una entrega inicial durante la etapa de construcción o con entregas en la etapa de la explotación, reintegrables o no.
  - d.- Mixta.

Finalmente, es necesario señalar que en la legislación peruana, las Asociaciones Público Privadas pueden adoptar la forma de una concesión, es decir, la de un contrato firmado entre el Estado y una empresa, por el cual el Estado otorga la ejecución y explotación de determinadas obras públicas de

infraestructura o la prestación de servicios públicos por un plazo determinado.

De conformidad, con el artículo 11° de la Ley de Asociaciones Público Privadas aprobada por Decreto Legislativo N° 1224 y sus modificatorias (Ley de APP's), las Asociaciones Público - Privadas son modalidades de participación de la inversión privada, en las que se incorpora experiencia, conocimientos, equipos, tecnología, y se distribuyen riesgos y recursos, preferentemente privados, con el objeto de crear, desarrollar, mejorar, operar o mantener infraestructura pública y/o proveer servicios públicos bajo los mecanismos contractuales permitidos por el marco legal vigente.

Las APP son un tipo de concesión cuyo objetivo es el de asegurar la prestación por parte de un privado de un determinado servicio público o del uso de una infraestructura pública, respetando criterios de calidad y cobertura.

No obstante, a diferencia de las concesiones basadas en la rentabilidad financiera del proyecto, es decir en los casos en los que la demanda y las tarifas exigibles pueden cubrir los costos y generar utilidades para la empresa, en las APP el Estado contribuye en el pago del mencionado servicio u obra de infraestructura pública; ello, a fin de promover la descentralización, corregir desigualdades en el acceso e integrar el territorio nacional, entre otros.

Sobre la importancia de las APP, (VASSALLO e IZQUIERDO, 2010), precisan que “las PPP se fundamentan en cuatro principios. En primer lugar, en la idea de que hay una serie de bienes y servicios de interés general, que, debido a fallos de mercado (como monopolios naturales, bienes públicos o presencia de externalidades), deben ser supervisados por el sector público. En segundo lugar, en la idea de que el sector privado puede contribuir enormemente a una mayor eficiencia y calidad en la asignación de recursos públicos. En tercer lugar, en la necesidad de definir una adecuada distribución de riesgos entre el sector público y el sector privado para que la relación funcione lo mejor posible. Y, en cuarto lugar, en la idea de que la participación del sector privado en todas las fases del ciclo de proyecto (diseño, construcción, financiación, mantenimiento y operación) puede ser beneficiosa para la provisión de bienes y servicios públicos. Los principios anteriores se pueden sintetizar en cuatro términos:

regulación, competencia, integración de la gestión y adecuado reparto de riesgos”<sup>6</sup>.

Por su parte, es importante mencionar que, bajo cualquiera de las figuras que la APP pueda adoptar, incluyendo la concesión, el Estado siempre es el responsable de que los servicios públicos se presten respetando un cierto nivel de calidad, que se cobren unas tarifas adecuadas y que se favorezca y fomente el acceso por parte de la población a los servicios públicos. Lo señalado anteriormente, se encuentran expresamente establecido en los Contratos de Concesión suscritos por el Estado, es así que se convierten en obligaciones legales entre las partes, cuyo cumplimiento es supervisado por el organismo regulador correspondiente.

Al respecto, debemos señalar que en todas las etapas vinculadas a la provisión de infraestructura pública y/o prestación de servicios públicos bajo la modalidad de Asociación Público Privada, conforme con el marco normativo vigente, se deberán contemplar los siguientes principios establecidos en el Decreto Legislativo N° 1224:

- Competencia  
Los procesos de promoción de la inversión privada promueven la búsqueda de competencia, igualdad de trato entre los postores y evitan conductas anticompetitivas o colusorias.
- Transparencia  
Toda la información cuantitativa y cualitativa que se utilice para la toma de decisiones durante la evaluación, desarrollo, implementación y rendición de cuentas de un proyecto llevado a cabo en el marco del presente Decreto Legislativo es de conocimiento público, bajo el principio de publicidad establecido en el artículo 3 del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27806, Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública, aprobado mediante Decreto Supremo N° 043-2003-PCM.
- Enfoque de resultados

---

<sup>6</sup> VASSALLO, José e IZQUIERDO, Rafael. 2010. *“Infraestructura pública y participación privada: conceptos y experiencias en América y España”*. Corporación Andina de Fomento.

Las entidades públicas en el desarrollo de sus funciones adoptan las acciones que permitan la ejecución oportuna de la inversión privada, así como identifican e informan las trabas existentes que afecten el desarrollo de los proyectos regulados bajo el presente Decreto Legislativo.

- Planificación

El Estado a través de los Ministerios, Gobiernos Regionales y Gobiernos Locales, prioriza y orienta el desarrollo ordenado de las Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos según las prioridades nacionales, sectoriales, regionales y locales, considerando para ello la política de descentralización del país.

- Responsabilidad presupuestal.

Debe considerarse la capacidad de pago del Estado para asumir los compromisos financieros, firmes y contingentes, que se deriven directa e indirectamente de la ejecución de los contratos celebrados en el marco del presente Decreto Legislativo, sin comprometer en el corto, mediano ni largo plazo, el equilibrio presupuestario de las entidades públicas, la sostenibilidad de las finanzas públicas ni la prestación regular de los servicios públicos.

Asimismo, la mencionada norma señala que los contratos de Asociaciones Público Privadas son de largo plazo, en los cuales debe existir una adecuada distribución de riesgos entre las partes, de manera que los riesgos sean asignados a aquella parte con mayores capacidades para administrarlos, considerando el perfil de riesgos del proyecto. Además, precisa que en todas las fases de desarrollo de las Asociaciones Público Privadas debe contemplarse el principio de valor por dinero, buscando la combinación óptima entre los costos y la calidad del servicio público ofrecido a los usuarios, a lo largo de la vida del proyecto.

El valor por dinero o “value for money”, es uno de los elementos más importantes para la toma de decisiones al momento de decidir la conveniencia de llevar a cabo una APP o elegir algún otro modelo a fin de garantizar la provisión de la infraestructura. Este concepto pretende estimar si el dinero público se emplea del modo más eficiente posible para la sociedad, con

independencia de que las labores de construcción y explotación sean llevadas a cabo por el sector público o por el sector privado.

Sobre dicho elemento, (VASSALLO e IZQUIERDO, 2010) precisa que “El procedimiento de value for money fue desarrollado en primer lugar en Reino Unido, dentro del contexto de la política del Private Finance Initiative (PFI) que este país lleva desarrollando en los últimos años. Uno de los motivos por los cuales Reino Unido comenzó con estos análisis, es que allí rara vez se plantea que sea el usuario el que pague el servicio, sino que es el Gobierno el que antes o después queda encargado de remunerar al contratista o concesionario, sobre la base del tráfico que circula por la infraestructura (peaje sombra o *shadow toll*) o sobre la base de una serie de indicadores de calidad establecidos en el contrato performance based standards, o bien una combinación de ambos. En consecuencia, el Gobierno o la agencia pública sobre la que este delegue tiene la obligación de demostrar a la sociedad que se está haciendo un empleo lo más eficiente posible de los recursos públicos”<sup>7</sup>.

Es así que, la evaluación del valor por dinero es absolutamente necesario para poder determinar la conveniencia de una APP, en tanto permitirá a los gestores públicos determinar si es más ventajoso optar por ejecutar una APP o si por el contrario, es más conveniente utilizar otro tipo de modalidad para la provisión de infraestructura.

Sobre este punto, es pertinente indicar que el Reglamento de la Ley de APP, recientemente modificado por Decreto Supremo N° 068-2017-EF señala que el principio de valor por dinero tiene como objeto la búsqueda de la combinación óptima entre los costos y la calidad del servicio público ofrecido a los usuarios, teniendo en cuenta una adecuada distribución de riesgos en todas las fases del proyecto de Asociación Público Privada.

Finalmente, debemos puntualizar que, de acuerdo con el marco normativo peruano, las Asociaciones Público – Privadas pueden clasificarse de la siguiente manera:

---

<sup>7</sup> VASSALLO, José y IZQUIERDO, Rafael. 2010. *“Infraestructura pública y participación privada: conceptos y experiencias en América y España”*. Corporación Andina de Fomento.

- Cofinanciada

Es aquel proyecto de Asociación Público Privada que requiere cofinanciamiento o el otorgamiento o contratación de garantías financieras o garantías no financieras que tienen probabilidad significativa de demandar cofinanciamiento.

- Autofinanciada

Es aquel proyecto de Asociación Público Privada con capacidad propia de generación de ingresos, que no requiere cofinanciamiento y cumple con las siguientes condiciones:

- Demanda mínima o nula de garantía financiera por parte del Estado.

Las garantías financieras son consideradas como mínimas si no superan el cinco por ciento (5%) del Costo Total de Inversión, y en caso de proyectos que no contengan componente de inversión, dichas garantías no superan el cinco por ciento del Costo Total del Proyecto

- Las garantías no financieras tengan una probabilidad nula o mínima de demandar cofinanciamiento.

Las garantías no financieras tienen probabilidad mínima o nula, cuando la probabilidad de demandar cofinanciamiento no sea mayor al diez por ciento (10%) para cada uno de los primeros cinco (05) años de vigencia de la cobertura de la garantía prevista en el contrato.

### 1.1.2. Sistema de Concesiones en el Perú

El sistema de concesiones en el Perú inicia con la llegada de los años noventa en los cuales el Estado verifica que las empresas públicas se encontraban severamente afectadas económica y patrimonialmente. Ello, sumado a la creciente inflación de la época, a la baja recaudación tributaria y al ineficiente uso de los recursos, motivó el inicio del proceso de privatización de los servicios públicos en el Perú.

De acuerdo con la (COMISIÓN ANDINA DE JURISTAS, 1998) “En el Perú la transformación privatizadora se incentiva con el diseño de una estructura legal

definida en el Decreto Legislativo N° 674, que formó parte del paquete de medidas económicas dirigidas a propiciar cambios en el papel empresarial del estado, hacia uno que otorgue cabida al mercado como mecanismo privilegiado para la asignación de recursos”.

Es así que, los Contratos de Concesión y las Asociaciones Público Privadas (APP) en el Perú se desarrollaron como parte del proceso de promoción de la inversión privada. Las APP se introdujeron a través de la modalidad de concesiones, el marco legal que las impulsó definitivamente se dio en 1996, particularmente con los dispositivos legales tendientes a promover la participación del sector privado en el área de la infraestructura pública.

Como parte del proceso de promoción de la inversión privada, en 1996 se creó la Comisión de Promoción de Concesiones Privadas (PROMCEPRI), enfocada en concesiones, particularmente de infraestructuras públicas y más específicamente, de los sectores vial y energético. La primera concesión se produjo en 1994 con la concesión de la Carretera Arequipa – Matarani, la cual fue patrocinada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Dado que las APP se han desarrollado especialmente en el rubro de infraestructura de servicios públicos, la inversión privada en ellas se regía en Perú por la Ley de Promoción de la Inversión Privada en Obras Públicas de Infraestructura y Servicios Públicos, aprobada por Decreto Legislativo N° 839, la cual definió el esquema institucional y el esquema aplicable a las concesiones en infraestructura. Complementan este marco diversas normas que regulan los sectores, así como sus reglamentos.

En el año 2001, se permitió a COPRI asesorar o llevar a cabo concesiones de infraestructura o servicios públicos a solicitud de los gobiernos subnacionales, sociedades de beneficencia y otros organismos públicos descentralizados. A partir de 2002, con la conversión de COPRI en PROINVERSION<sup>8</sup>, se revirtió

---

<sup>8</sup> Decreto Supremo N° 027-2002-PCM

**“Artículo 1.- Fusión por absorción.**

*1.1 Fusiónase la Dirección Ejecutiva FOPRI con la Comisión de Promoción de la Inversión Privada - COPRI, la Comisión Nacional de Inversiones y Tecnologías Extranjeras - CONITE, la Gerencia de Promoción Económica de la Comisión de Promoción del Perú - PROMPERU, a través de la transferencia a favor de la primera de las competencias, funciones y atribuciones de Comisión de Promoción de la Inversión Privada - COPRI, la Comisión Nacional de Inversiones y Tecnologías Extranjeras - CONITE y la Gerencia de Promoción Económica de la Comisión de Promoción del Perú - PROMPERU.*

definitivamente la tendencia de una predominancia de las privatizaciones frente a las concesiones de activos. En efecto, en esta etapa se dio mayor importancia a las concesiones de los activos principales del Estado, sean en recursos naturales, infraestructura o servicios.

Es importante resaltar que, la ausencia de una adecuada provisión de infraestructura pública afecta directamente los costos de inversión y producción, tales como, costos logísticos, niveles de inventarios y número de bienes que no llegan a su destino a causas de las precarias condiciones de infraestructura.

Por otro lado, un nivel insuficiente de inversión en infraestructura genera una inadecuada provisión y cobertura de servicios públicos, sobre todo para la población con escasos recursos económicos. En contraposición, una apropiada provisión de servicios públicos afecta positivamente los niveles de sanidad y educación de la población, ayudando a disminuir las desigualdades en los ingresos.

La inversión en infraestructura y servicios públicos en nuestro país no ha alcanzado los montos necesarios para asegurar la provisión de niveles de servicio adecuados que permitan promover un crecimiento económico sostenible en el mediano plazo, con impactos sociales tangibles. En vista de este déficit, de sus consecuencias sobre la productividad de la economía y considerando las restricciones presupuestarias, el Estado impulsó la participación del sector privado en proyectos de inversión en infraestructura y servicios públicos mediante contratos bajo la modalidad de APP.

---

*1.2 La fusión indicada se realiza bajo la modalidad de fusión por absorción, correspondiéndole a la Dirección Ejecutiva FOPRI, la calidad de entidad incorporante. Aclárese que la absorción de la Comisión de Promoción de la Inversión Privada - COPRI, incluye también a su dirección ejecutiva, así como todas sus competencias, funciones y atribuciones.*

*1.3 A partir de la vigencia de la presente norma cesan las competencias, funciones y atribuciones de la Comisión de Promoción de la Inversión Privada - COPRI, de la Comisión Nacional de Inversiones y Tecnologías Extranjeras - CONITE y de la Gerencia de Promoción Económica de la Comisión de Promoción del Perú - PROMPERU, las que serán asumidas por la Dirección Ejecutiva FOPRI.*

*1.4 Toda referencia normativa a la Comisión Nacional de Inversiones y Tecnologías Extranjeras - CONITE o, a la Gerencia de Promoción Económica de la Comisión de Promoción del Perú - PROMPERU o, a la Comisión de Promoción de la Inversión Privada - COPRI o, a las competencias, funciones y atribuciones que venían ejerciendo; se entenderán hechas a la Dirección Ejecutiva FOPRI.*

**“Artículo 2.- Adscripción y denominación.**

*A partir de la vigencia de la presente norma la Dirección Ejecutiva FOPRI, pasará a denominarse Agencia de Promoción de la Inversión y estará adscrita al Ministerio de Economía y Finanzas. La Agencia de Promoción de la Inversión podrá utilizar la denominación de PROINVERSIÓN.*

En efecto, en los casos de proyectos de infraestructura con alta rentabilidad social, pero cuya evaluación financiera no permita un financiamiento totalmente privado, el Estado ha optado por participar en esta modalidad de inversión. En el caso de las APP, el inversionista privado es el que se encarga de realizar la obra y de conseguir el financiamiento, teniendo en cuenta que existe el compromiso del Estado de pagos futuros, los mismos que hasta la fecha se componen de pagos anuales por obras -PAO- y pagos anuales por mantenimiento y operación -PAMO. Los PAO son considerados como gasto de capital y los PAMO como gasto corriente.

Debido a estas innovaciones, las APP en nuestro país se han convertido en una forma de proveer el servicio enfatizando los aspectos de calidad: niveles de servicio al menor costo, estándares y regulaciones que permitirán una mejora en la operación e inversión en actividades que el Estado debe financiar, por ser la mejora de los servicios públicos una de sus principales responsabilidades.

### 1.1.3. Marco legal

- a. Decreto Legislativo N° 1224 - Decreto Legislativo del Marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos.
- b. Decreto Supremo N° 410-2015-EF, Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224.
- c. Decreto Supremo N° 068-2017-EF, Modificatoria del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224, Ley Marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos.
- d. Ley N° 27332 – Ley Marco de los Organismos Reguladores – Establece las funciones de los organismos reguladores.
- e. Ley N° 29158 - Ley Orgánica del Poder Ejecutivo (Art. 32 numeral 7: «Los organismos reguladores defienden el interés de los usuarios con arreglo a la Constitución Política del Perú y la ley.)
- f. Decreto Legislativo N° 295 – Código Civil – Libro VII Sección Primera, referido a los Contratos en General.

- g. Ley N° 26917 – Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público y Promoción de los Servicios de Transporte Aéreo – Ley de Creación del OSITRAN.

#### **1.1.4. Instituciones y partes involucradas**

En nuestro país existe un marco institucional definido, en el que se han establecido las competencias y funciones de diversos actores dentro del proceso de promoción de la inversión privada. Dicha marco institucional regula las competencias de los organismos que participan en la suscripción de los Contratos de Concesión.

Durante el proceso previo a la firma del Contrato, interactúan principalmente ProInversión, la entidad concedente y el Organismo Regulador; con la participación de otras entidades dependiendo del proyecto que se pretenda concesionar. En el presente caso, esta investigación está enfocada a la renegociación de Contratos de Concesión de infraestructura de transporte de uso público, por lo cual, la entidad concedente en el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y el regulador es el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – OSITRAN.

A continuación, realizaremos una breve descripción de las funciones de cada una de las instituciones que participan en el proceso de promoción previo a la firma del Contrato de Concesión, para tener claro sus alcances y responsabilidades dentro del proceso.

##### **a) Agencia de Promoción de la Inversión Privada – PROINVERSIÓN**

De conformidad con su Reglamento de Organización y Funciones, aprobado por Resolución Ministerial N° 083-2013-EF/10 y sus modificaciones, PROINVERSIÓN es un organismo público ejecutor, adscrito al Ministerio de Economía y Finanzas, con personería jurídica de derecho público, autonomía técnica, funcional, administrativa, económica y financiera. Dicha norma, señala que PROINVERSIÓN promueve la incorporación de inversión privada en servicios públicos y obras públicas de infraestructura, así como en activos, proyectos y empresas del Estado y demás actividades estatales, en base a

iniciativas públicas y privadas de competencia nacional, así como en apoyo a los entes públicos responsables a su solicitud, a quienes brinda soporte de asistencia técnica especializada.

Respecto a las competencias de ProInversión en el proceso de promoción de la inversión privada, la nueva Ley de APP en su artículo 6° señala que para el caso del Gobierno Nacional, los Organismos Promotores de la Inversión Privada serán la Agencia de Promoción de la Inversión Privada - PROINVERSION para los proyectos que se le asignen en función a su relevancia nacional y los Ministerios a través de los Comités de Inversión que conformen.

Asimismo, de conformidad con el artículo 37° de la nueva Ley de APP Proinversión se encarga de diseñar y concluir el proceso de promoción de la inversión privada mediante la modalidad de Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos bajo el ámbito de su competencia. Adicionalmente, dicho artículo precisa que Proinversión es la entidad encargada de brindar asistencia técnica a las entidades públicas en el planeamiento, programación y formulación de proyectos de Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos.

Respecto a la composición de Proinversión, la referida norma indica que éste se encuentra integrado por el Consejo Directivo y los Comités Especiales. El Consejo Directivo es la más alta autoridad de Proinversión y está integrado por cinco ministros de Estado, los cuales son designados por Resolución Suprema refrendada por el Presidente del Consejo de Ministros y el Ministro de Economía y Finanzas.

Ahora bien, de conformidad con la última modificación efectuada al Reglamento de la Ley de APP, son funciones de Proinversión las siguientes:

- a. Ejecutar la política nacional de promoción de la inversión privada.
- b. En el marco de las políticas, lineamientos y metodologías establecidas, emitir directivas técnico normativas que desarrollen el Informe de Evaluación; criterios de elegibilidad; admisión a trámite de iniciativas privadas; contratación de asesores y consultorías; desarrollo del Proceso de

Promoción independientemente del origen del proyecto, incluyendo, bases, estructuración, diseño del contrato, estandarización de cláusulas de contratos y concurso; cierre financiero y endeudamiento garantizado permitido; así como absolver consultas respecto de dichas directivas, las cuales deben ser publicadas en su portal institucional.

c. Emitir opinión a los Informes Multianuales de Inversiones en Asociaciones Público Privadas sobre la modalidad propuesta por el Ministerio, Gobierno Regional o Gobierno Local.

d. Elaborar el Informe de Evaluación de los proyectos a su cargo.

e. Conducir y concluir los Procesos de Promoción a su cargo, asegurando el cumplimiento de los principios señalados en el artículo 4 y en el numeral 11.2 del artículo 11 de la Ley.

f. Analizar y declarar de Interés las iniciativas privadas cofinanciadas, iniciativas privadas autofinanciadas e iniciativas privadas sobre proyectos en activos a su cargo.

g. Conducir el proceso de evaluación conjunta de modificaciones contractuales en los casos que corresponda.

h. Emitir conformidad a los documentos que sustenten el Endeudamiento Garantizado Permitido o Cierre Financiero o análogos, cuando corresponda.

i. Realizar el acompañamiento, seguimiento, facilitación y simplificación en la fase de ejecución contractual en los proyectos de inversión que se desarrollen bajo cualquiera de los mecanismos regulados en la Ley o el Reglamento.

j. Ejecutar programas de fortalecimiento de capacidades y de asistencia técnica a los integrantes del Sistema Nacional de Promoción de la Inversión Privada.

k. Realizar acciones de promoción para identificar potenciales inversionistas, con la finalidad de posicionar al Perú como plaza de inversión.

#### **b) Concedente - Ministerio de Transportes y Comunicaciones**

El Concedente actúa como parte en los Contratos de Concesión, en representación del Estado, en los Contratos de Concesión de infraestructura de transporte el Concedente es el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, que se constituye en titular de los bienes y servicios entregados en Concesión.

La labor del Concedente como parte del Contrato de Concesión, se extiende durante todo el período de la Concesión en el que interactúa con el Concesionario y el Regulador.

De conformidad con el artículo 7 del Decreto Legislativo N° 1224 es función del Ministerio, en su condición de titular del proyecto, modificar los contratos de Asociación Público Privada, conforme a las condiciones que establezca la citada norma y su Reglamento, por lo que corresponde al Concedente, en cumplimiento del artículo antes citado, ejercer su función de modificar los contratos de concesión, cumpliendo con los requisitos previstos para ello.

### **c) Organismo Regulador - OSITRAN**

De conformidad con la Ley N° 27332, Ley Marco de los Organismos Reguladores de Servicios Públicos, los organismos reguladores, entre ellos OSITRAN, son organismos públicos descentralizados adscritos a la Presidencia del Consejo de Ministros, con personería de derecho público interno y con autonomía administrativa, funcional técnica, económica y financiera.

El OSITRAN adicionalmente, está regulado por su norma de creación, la Ley N° 26917; el Reglamento General del OSITRAN, aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias, así como por su Reglamento de Organización y Funciones, aprobado por Decreto Supremo N° 012-2015-PCM.

De las referidas normas, podemos señalar que OSITRAN, ejerce las siguientes funciones:

#### **- Función normativa**

El OSITRAN —dentro de su ámbito de competencia— dicta reglamentos autónomos, normas que regulen los procedimientos a su cargo y otras normas de carácter general, aplicables a todos los administrados que se encuentren en las mismas condiciones. Estos reglamentos pueden definir los derechos y obligaciones de las entidades prestadoras, las actividades supervisadas o de los usuarios.

#### **- Función reguladora**

El OSITRAN regula, fija, revisa o elimina mediante reglas o normativas las tarifas de los servicios y actividades derivadas de la explotación de la infraestructura, en virtud de un título legal o contractual, así como los cargos de acceso por la utilización de las facilidades esenciales. Asimismo, establece las reglas para la aplicación de los reajustes de tarifas y el establecimiento de los sistemas tarifarios que incluyan los principios y reglas para la aplicación de las mismas, así como las condiciones para su aplicación, y dicta las disposiciones que sean necesarias para tal efecto.

- **Función supervisora**

El OSITRAN supervisa el cumplimiento de las obligaciones legales, contractuales o técnicas por parte de las entidades prestadoras y demás empresas o personas que realizan actividades sujetas a su competencia, procurando que estas brinden servicios adecuados a los usuarios. Asimismo, OSITRAN verifica el cumplimiento de cualquier mandato o resolución que emita o de cualquier otra obligación que se encuentre a cargo de dichas entidades o que son propias de las actividades supervisadas.

- **Funciones fiscalizadora y sancionadora**

OSITRAN fiscaliza e impone sanciones y medidas correctivas a las entidades prestadoras por el incumplimiento de las normas, disposiciones y/o regulaciones establecidas por el OSITRAN, así como de las obligaciones contenidas en los contratos de concesión respectivos.

- **Funciones de solución de controversias y de atención de reclamos**

El OSITRAN está facultado para resolver en la vía administrativa las controversias y reclamos que, dentro del ámbito de su competencia, surjan entre entidades prestadoras y entre estas y los usuarios. Quedan excluidas de las funciones de solución de controversias y reclamos aquellas que son de competencia del Indecopi. Las funciones de solución de controversias y de atención de reclamos comprenden la conciliación de intereses. De llegarse a una conciliación —y de ser esta aprobada por el OSITRAN— se da por terminada la controversia correspondiente.

#### **d) Ministerio de Economía y Finanzas**

El Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) participa en el desarrollo de proyectos de concesión mediante la aprobación de las garantías que se han de otorgar a favor del concesionario, así como emitiendo pronunciamiento respecto los niveles de cofinanciamiento -que son recogidos en el proyecto de contrato de concesión-.

De conformidad con la Ley de APP, el Ministerio de Economía y Finanzas es el ente rector y máxima autoridad técnico normativa del Sistema Nacional de Promoción de la Inversión Privada, el cual tiene como función asegurar el cumplimiento de la política de promoción y desarrollo de las Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos, con la participación de todas las entidades del Estado, en los distintos niveles de gobierno, en el marco de sus competencias.

La mencionada norma señala que de manera previa a la adjudicación del proyecto de Asociación Público Privada, el Organismo Promotor de la Inversión Privada, sin excepción y bajo responsabilidad, debe contar con la opinión previa favorable del Ministerio de Economía y Finanzas al Informe de Evaluación y a la versión final del contrato de Asociación Público Privada. Sobre ello, indica que de no contar con la opinión previa favorable del Ministerio de Economía y Finanzas a la versión final del contrato de Asociación Público Privada, el contrato y su adjudicación no surten efectos y son nulos de pleno derecho.

#### **e) Contraloría General de la República**

En lo referido al rol que cumple la Contraloría General de la República dentro del proceso de promoción de la inversión privada, es necesario mencionar que la Ley de APP establece que el informe Previo de la Contraloría General de la República respecto de la versión final del contrato de Asociación Público-Privada únicamente podrá referirse sobre aquellos aspectos que comprometan el crédito o la capacidad financiera del Estado de conformidad con el inciso l) del Artículo 22 de la Ley N° 27785<sup>9</sup>. Asimismo, establece que dicho Informe

---

<sup>9</sup> Ley N° 27785, Ley Orgánica del Sistema Nacional de control y de la Contraloría General de la República

Previo no es vinculante, sin perjuicio de control posterior.

Es importante precisar que, la referida norma ha establecido en su Sexta Disposición Complementaria Final que la *“facultad legalmente establecida para actuar discrecionalmente, de las entidades que tienen a su cargo la aprobación, conducción, ejecución, supervisión y fiscalización de los procesos de promoción de la inversión privada, se ejerce para optar por la decisión administrativa debidamente sustentada que se considere más conveniente, dentro del marco que establece la ley, teniendo en consideración los criterios establecidos por la cuarta disposición final complementaria de la Ley 29622<sup>10</sup>, Ley que modifica la Ley 27785, Ley Orgánica del Sistema Nacional de Control y de la Contraloría General de la República y amplía las facultades en el proceso para sancionar en materia de responsabilidad administrativa funcional.”*

## **1.2. Renegociación de los Contratos De Concesión**

### **1.2.1. Teoría de la Renegociación de Contratos**

Conforme se detalló anteriormente, los Contratos de Concesión tienen una naturaleza mixta, tanto civil como administrativa. Siendo así, los referidos contratos comprenden el régimen de cláusulas exorbitantes del derecho

---

#### **Artículo 22º.- Atribuciones**

*Son atribuciones de la Contraloría General, las siguientes:*

*(...)*

*l) Informar previamente sobre las operaciones, fianzas, avales y otras garantías que otorgue el Estado, inclusive los proyectos de contrato, que en cualquier forma comprometa su crédito o capacidad financiera, sea que se trate de negociaciones en el país o en el exterior.*

<sup>10</sup> **Ley N° 29622, Ley que modifica la Ley N° 27785, Ley Orgánica del Sistema Nacional de Control y de la Contraloría General de la República, y amplía las facultades en el proceso para sancionar en materia de responsabilidad administrativa funcional**

*“CUARTA.- Criterios para el ejercicio del control ante decisiones discrecionales*

*En los casos en que la legislación vigente autorice a los funcionarios expresamente algún grado de discrecionalidad para determinada toma de decisión, los órganos del Sistema Nacional de Control no pueden cuestionar su ejercicio por el solo hecho de tener una opinión distinta. Tales decisiones solo pueden observarse si fueron tomadas sin una consideración adecuada de los hechos o riesgos en el momento oportuno, o por los resultados logrados según los objetivos y metas planteados, o cuando, en los casos que la normativa permita varias interpretaciones, la decisión se aparte de la interpretación adoptada por el órgano rector competente en la materia”.*

administrativo, que implica, por ejemplo, la aplicación de una resolución unilateral del contrato por temas de interés público. Asimismo, comprenden instituciones básicas del derecho civil, tales como, la fuerza mayor y el caso fortuito.

Debemos destacar que, el elemento más importante del Contrato de Concesión es el objeto, el cual se destina a la satisfacción del interés público, lo cual es tomado en cuenta durante la elaboración del contrato y durante todo el periodo de ejecución contractual.

En concordancia con su elemento civil, cuando el contrato se ha perfeccionado, se transforma en ley para las partes; sin embargo, de acuerdo con su alcance administrativo, las condiciones pactadas por el Estado no pueden significar perjuicio alguno para el interés público.

Sin perjuicio de ello, en la actualidad, sobre todo en el sector de infraestructura de transporte se observan un elevado porcentaje de contratos de concesión renegociados, algunos de los cuales cuentan con más de siete adendas.

Al respecto, (GUASCH: 2005) señala que *“la mayoría de concesiones otorgadas desde 1980 al 2000 fueron renegociadas dentro de un lapso promedio de 2.2 años desde su adjudicación; sin perjuicio de ello, el sector transportes presenta un tiempo promedio mayor de 3.1 años, frente al 1.6 en lo que corresponde a agua y saneamiento. En el 61% de los casos, las renegociaciones fueron solicitadas por el concesionario y en el 26%, por el Estado. Estas se producen con menor frecuencia en sectores más competitivos, como por ejemplo, telecomunicaciones. En cuanto a los temas principales que son objeto de renegociación, se pueden mencionar los siguientes: aumentos de tarifas, obligaciones y cronograma de inversión, componentes de costos que han de ser trasladados a las tarifas, ajuste de la retribución pagada por el concesionario al Estado, cambios en la base de capital sobre la cual imputar la tasa de retorno y extensión de los contratos de concesión, entre otros”*

Sobre este punto, (CASSAGNE y GASPAR ARIÑO, 2004) señalan que *“un contrato se renegocia porque no se quiere o no se puede cumplir. Las renegociaciones pueden ser de dos tipos: puede ocurrir que ambas partes tengan algo que ganar, en cuyo caso la renegociación versará sobre el reparto*

*de las ganancias adicionales; puede ocurrir también que la renegociación sea a pérdida, en cuyo caso, para que tenga éxito y sea realmente tal, debe llevarse a cabo en el seno de un procedimiento formal, al amparo de un árbitro independiente, en cuyo marco pueden repartirse equitativamente las pérdidas”.*

Respecto de las renegociaciones es preciso mencionar que estas, son fuertemente afectadas debido a que al elaborar un Contrato de Concesión que tendrá una vigencia de 20 a 30 años es realmente imposible considerar todos los supuestos derivados de la ejecución del Contrato que pudieran ocurrir o no durante su ejecución, de manera tal que se puedan prever todas las incidencias. Siendo así, evidentemente nos encontramos ante un tipo de Contratos incompletos.

La referida imperfección de los contratos tenderá a generar una eventual renegociación, la cual en opinión de (SUTO y otros: 2013) principalmente, se causa por la ocurrencia de los siguientes factores:

*a) La imposibilidad de las partes o, en todo caso, los altos costos que implica describir de forma detallada en un contrato todas las posibles contingencias que podrían afectar su desarrollo.*

*b) También se presentan aquellos supuestos que, si bien pueden ser identificados, son de difícil o imposible verificación por parte de terceros y, consecuentemente, presentan serios problemas para los tribunales de justicia.*

*c) Existen contingencias que no pueden preverse, más aún en el caso de los contratos de concesión que contemplan largos plazos de vigencia.*

*d) Los agentes presentan límites a su racionalidad, dado que frecuentemente cometen errores y necesitan de un periodo de aprendizaje para alcanzar la contratación óptima, lo que solo es posible a largo plazo.*

*e) Otro elemento a tener en cuenta es el cambio de los objetivos gubernamentales. Al respecto, debemos señalar que las metas que el Estado se propone alcanzar mediante su programa de inversiones —que es lo que, finalmente, da lugar a la suscripción de los contratos de concesión—, dependen del gobierno de turno. Ello puede, por tanto, llevar, en algunos casos, a su renegociación, especialmente cuando los objetivos del gobierno presente durante el periodo de ejecución contractual son distintos de los del gobierno que suscribió el contrato.*

Respecto a la renegociación de los Contratos, (GUASCH: 2005) señala que existen una serie de factores que inciden directamente en dicho fenómeno, tales como:

*a. Cuanto mayor esté capturado el Estado por parte del sector privado, mayor es la probabilidad de una renegociación.*

*b. Cuanto mayor sea la inversión comprometida, mayor es la probabilidad de*

*renegociación.*

*c. La existencia del arbitraje como mecanismo de solución de controversias en los contratos de concesión aumenta las probabilidades de iniciar una renegociación.*

*d. La existencia de una agencia reguladora disminuye las probabilidades de renegociación.*

*e. Las garantías de ingresos mínimos reducen las probabilidades de renegociación.*

*f. El otorgamiento de concesiones poco tiempo antes o después de un proceso electoral aumenta la incidencia de renegociaciones.*

*g. Una mayor proporción de los riesgos asignados a los operadores privados aumenta la incidencia de renegociaciones.*

*h. A medida que el número de concesiones otorgadas aumenta en un país, la incidencia de la renegociación disminuye.*

*i. Las crisis macroeconómicas aumentan la incidencia de renegociaciones.*

De otro lado, la doctrina afirma que no toda renegociación es indeseable, dado que algunas son pertinentes y constituyen esfuerzos que pueden mejorar el bienestar general. Sin perjuicio de ello, las renegociaciones que deben evitarse son las renegociaciones oportunistas, tanto por parte del privado como por parte el Estado.

En ese sentido, lo ideal sería que los procesos de renegociación solo se desarrollen cuando se justifiquen por eventos sobrevinientes, sean estos extraordinarios o imprevisibles, los cuales pueden estar relacionados con la propia operatividad y ejecución del proyecto, o bien con cambios en la economía o con el bienestar de la población.

### **1.2.2. Especial referencia al Caso Peruano**

Ahora bien, en torno a las renegociaciones de Contratos de Concesión en el Perú, es pertinente mencionar como principal antecedente el estudio elaborado por la Contraloría General de la República, denominado “Causas y efectos de las renegociaciones contractuales de las Asociaciones Público – Privadas en el

Perú”<sup>11</sup>, en el cual analiza los principales factores que han generado renegociaciones en los Contratos y determina cuales habrían sido los efectos que éstas han tenido, desde los aspectos técnicos, económicos y sociales.

En virtud del Estudio realizado de una muestra de Contratos de Concesión, la Contraloría concluye, principalmente que:

*“a. El análisis desarrollado sobre las materias que han propiciado las renegociaciones sugiere que si bien algunas de ellas han sido imprevistas, es decir escapaban al control de las partes, sin embargo una parte significativa de ellas se encuentran documentadas en la literatura y evidencia empírica internacional y nacional, por lo que pudieron ser previstas o tomadas en cuenta al momento del diseño del contrato. Asimismo, algunas de ellas se originaron en la parte de ejecución contractual por el incumplimiento de obligaciones por parte del concedente.*

*b. En algunos casos, se puede evidenciar que al momento del diseño del contrato no se realizaron adecuadamente los estudios básicos (de factibilidad, de ingeniería básica, ambientales, geológicos, entre otros), lo cual generó incertidumbre y afectó la asignación de riesgos. Si bien no se requieren estudios definitivos, sí se requiere un nivel estudio suficiente que permita identificar y asignar adecuadamente los riesgos, al no haberse realizado de esa manera el Estado retiene más riesgos o estos no son claros, lo cual conllevó a modificaciones contractuales.*

*Por ello, es importante evitar que los contratos de concesión sean producto de procesos apresurados, intereses creados o asesoramiento inadecuado, en esa medida, las entidades encargadas de estructurar los proyectos de APP (PROINVERSIÓN y los demás Organismos de Promoción de la Inversión Privada -OPIP) deben contar con las capacidades y recursos para diseñar adecuadamente los contratos de concesión, considerando que el éxito de su trabajo no es evaluado sólo por lograr la adjudicación del proyecto sino también por la eficiencia del mismo, por lo que se debe tomar en cuenta sus implicancias futuras”.*

(...)

*a. Del análisis de las treinta y nueve (39) adendas se han podido identificar trece (13) materias recurrentes que han sido objeto de renegociación. El mayor número de materias están referidas a obras (14 recurrencias), seguido de financiamiento (7 recurrencias), saneamiento y actualización de áreas de terrenos (6 recurrencias), pago e incremento de regalías al concedente (4 recurrencias), inclusión y exclusión de bienes a la concesión (4 recurrencias). Con tres (3) recurrencias tenemos al establecimiento y ampliación de plazos, modificaciones en las condiciones de prestación del servicio, mantenimiento de emergencias y periódico de la vía (transitabilidad), inicio y condiciones para la explotación de la concesión, renovación del plazo de la concesión, tarifas.*

<sup>11</sup> CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA. (2015). “Estudio sobre las Causas y efectos de las renegociaciones contractuales de las Asociaciones Público – Privadas en el Perú”. Editorial Súper Gráfica E.I.R.L.

*Finalmente, con dos (2) recurrencias tenemos a las materias de equilibrio financiero de la concesión, proceso arbitral y otras materias”.*

Del estudio realizado por la Contraloría General de la República, se advierte que en primer lugar, éste se coincide con la teoría básica de las renegociaciones antes reseñada, al reconocer la naturaleza incompleta de los Contratos de Concesión, lo cual conlleva como una consecuencia casi natural su eventual renegociación.

No obstante, del estudio de casos efectuado, la Contraloría señala que, además de las inevitables renegociaciones propias de la naturaleza contractual de este tipo de negocios, existe una parte de las renegociaciones que están relacionadas o son propiamente algunas que se encuentran reflejadas en la teoría y la literatura, así como en la experiencia internacional. De allí es que parte para afirmar que las renegociaciones que se hubiesen generado en torno a los supuestos conocidos ya sea en la literatura o en la experiencia, pudieron haber sido evitadas mediante un adecuado diseño del Contrato de Concesión.

Ello es importantísimo, si consideramos que actualmente en el Perú contamos con más de veinte años de experiencia en elaboración de Contratos de Concesión, así como experiencia en la propia ejecución contractual de la cual podemos obtener potenciales causas de renegociación que podríamos evitar, incluyendo en el Contrato de Concesión cláusulas que eviten dichas modificaciones.

Un tema adicional e importante, especialmente en el caso peruano, el cual además de ser ampliamente conocido por las entidades vinculadas a las renegociaciones, ha sido evidenciado por la Contraloría; es el referido al incumplimiento de obligaciones por parte del concedente en la etapa de ejecución contractual. Principalmente, en el sector de infraestructura de transporte, uno de los principales incumplimientos del concedente es el de saneamiento de terrenos en los plazos previamente comprometidos, lo cual conlleva a un inminente retraso en la ejecución de las obras, así como en un perjuicio a los Concesionarios y a los usuarios de la infraestructura.

De otro lado, la Contraloría, ha señalado como una causal de renegociación que los estudios para efectuar el diseño del contrato no se realizaron adecuadamente, ya sea estudios de factibilidad o de ingeniería, entre otros. Ello, se ve reflejado en propuestas de renegociación en las cuales se han evidenciado dificultades de financiamiento, modificaciones del expediente técnico, entre otras.

Asimismo, del análisis realizado, la Contraloría identificó como principales materias de renegociación las vinculadas con obras, financiamiento, saneamiento y pago de regalías al Concedente, las cuales pudieron ser producto de un mal diseño del Contrato o del incumplimiento de obligaciones por parte del Concedente.

Por su parte, GONZALO RUIZ (2015)<sup>12</sup> ha señalado que *“En particular, hemos revelado que los factores que están asociados al diseño del contrato juegan un rol significativo en la determinación de la ocurrencia de las renegociaciones. Este resultado generalmente apoya la hipótesis de que los trade offs a los que se enfrenta el gobierno con respecto a la imposición de altos incentivos, diseño completo de los contratos y evitando los costos de negociación ex post afecta las renegociaciones. Adicionalmente, factores relacionados con acontecimientos políticos y económicos ex-post imprevistos fueron significativamente determinantes en las renegociaciones”*.

Adicionalmente, en las conclusiones de su estudio GONZALO RUIZ (2015)<sup>13</sup> indica que: *“El comportamiento de los proyectos de infraestructura depende de manera crítica del diseño del respectivo contrato de concesión. La renegociación, que es un cambio en los términos originales del contrato, puede ser una consecuencia del diseño incompleto del contrato o de la forma en la que adaptan dichos términos a nuevas condiciones resultantes de la ocurrencia de eventos inesperados. Del análisis de una muestra de 50 contratos de concesión,*

---

<sup>12</sup> RUIZ, GONZALO MARTIN. (2015). *Incompleteness and Renegotiation of Concession Contracts: An Empirical Evaluation*. Journal of Applied Economic Sciences, X (1), pp.118.

<sup>13</sup> Ídem, pp. 120-121.

*este artículo ha presentado evidencia de que estos factores son relevantes para explicar la alta incidencia de renegociaciones contractuales”.*

Como se puede apreciar, RUIZ coincide con lo concluido por la Contraloría General de la República al señalar como principal causa de las renegociaciones a un deficiente diseño del Contrato de Concesión. Por su parte, además RUIZ ha señalado a la intervención del gobierno como otra de las causas que determinan la existencia de las renegociaciones de los contratos de concesión de infraestructura, ya sea debido al cambio en los costos del proyecto o a la realización de elecciones.

De otro lado, MONTESINOS Y SAAVEDRA<sup>14</sup> (2011) “Con información sobre 21 contratos de concesión de infraestructura de transporte de uso público en el Perú, operados durante un período de 17 años (entre 1994 y 2010) en los sectores de carreteras, aeropuertos, ferrocarriles y puertos, se muestra un alto porcentaje de contratos renegociados, en períodos cortos de tiempo, con un número de renegociaciones que han estado creciendo en cada quinquenio, así como la tasa promedio de renegociación por contrato. La mayoría de estas renegociaciones se concentran en contratos relacionados a carreteras, y en temas básicamente relacionados al rubro “obras” (procedimientos a seguir para el reconocimiento de avance de obras, las precisiones sobre aspectos técnicos, las inversiones adicionales, modificación, adición, supervisión y/o intercambio de obras de construcción, entre otros motivos similares).

En así que, de un análisis de los contratos de concesión de infraestructura de transporte de uso público suscritos hasta el año 2010, los autores antes citados señalaron la principal causa de las renegociaciones en el sector de infraestructura de transporte, señalando que la misma se encontraba referida a obras en el marco de contratos de carreteras, los cuales además habían sido suscritos en cortos periodos de tiempo, mostrando una tendencia creciente en cuanto al número de renegociaciones por año.

---

<sup>14</sup> MONTESINOS, Jorge y SAAVEDRA, Eduardo (2011) “Algunos alcances en torno a la institucionalidad y renegociación de concesiones en infraestructura de transporte” en Revista de Regulación en Infraestructura de Transporte N°7 de OSITRAN. Corporación Gráfica Aliaga S.A.C. Lima. Pág. 64

Adicionalmente, MONTESINOS Y SAAVEDRA<sup>15</sup> (2011) como parte del estudio realizado señalan que “El análisis sugiere que, más allá de esa serie de contingencias imprevistas que ha jugado un papel importante en el inicio de las renegociaciones, una parte significativa de ellas, que se han presentado en la experiencia peruana, no son “tan imprevistas” y se encuentran debidamente documentadas en la literatura y en la evidencia internacional como nacional, que se pueden resumir en variables vinculadas a las condiciones del diseño del contrato, la licitación (el proceso competitivo de adjudicación de la concesión), y los mecanismos institucionales que faciliten un cumplimiento efectivo de los compromisos contractuales entre las partes”.

En ese sentido, se advierte que en el Perú se han realizado diversas renegociaciones contractuales cuya principal causa, coinciden los autores, se encuentra vinculada a un deficiente diseño del Contrato de Concesión; de ello que implica realizar una adecuada elaboración de las cláusulas que forman parte del mismo, se advierte que muchas de las causas por las cuales se efectuaron las renegociaciones pudieron haber sido previstas, si al momento de elaborar el Contrato de Concesión se tomaba en cuenta la evidencia nacional e internacional respecto a los problemas que se han venido dando en la ejecución de los Contratos, para poder preverlos adecuadamente en los nuevos contratos a ser suscritos por el Estado.

### **1.2.3. Límites a las renegociaciones**

Respecto a los límites de las renegociaciones contractuales, el marco jurídico vigente establece algunas limitaciones a la modificación de los Contratos de Concesión, así mismo establece las causas por las cuales se encuentra permitida dicha modificación.

Sobre este punto, el Reglamento de la Ley de APP, recientemente modificado por Decreto Supremo N° 068-2017-EF, señala lo siguiente:

*“Artículo 53.- Modificaciones contractuales*

---

<sup>15</sup> IDEM, Pág. 3

*53.1 Las partes pueden convenir en modificar el contrato de Asociación Público Privada, manteniendo el equilibrio económico financiero y las condiciones de competencia del proceso de promoción, procurando no alterar la asignación de riesgos y la naturaleza del proyecto.*

*53.2 En todo momento el Ministerio, Gobierno Regional y Gobierno Local debe mantener el Valor por Dinero a favor del Estado.*

*53.3 Durante el proceso de evaluación de adendas, es obligación del Ministerio, Gobierno Regional y Gobierno Local, publicar en su portal institucional, las propuestas de adenda que se presenten durante su evaluación”.*

*“Artículo 54.- Límite temporal para la suscripción de adendas  
Durante los tres (03) primeros años contados desde la fecha de suscripción del contrato, no pueden suscribirse adendas a los contratos de Asociación Público Privada, salvo que se trate:*

*a. La corrección de errores materiales.*

*b. Hechos sobrevinientes a la adjudicación de la buena pro que generan modificaciones imprescindibles para la ejecución del proyecto.*

*c. La precisión de aspectos operativos que impidan la ejecución del contrato”.*

*“Artículo 56.- Reglas aplicables para la evaluación de adendas*

*56.1 Los contratos de Asociación Público Privada que prevean la introducción de inversiones adicionales al proyecto deben incluir las disposiciones necesarias para que dichas inversiones se aprueben de acuerdo al procedimiento de modificación contractual previsto en el Reglamento.*

*56.2 Asimismo, si la modificación contractual propuesta desvirtuara el objeto del proyecto original o involucrara un monto adicional que supere el quince por ciento (15%) del Costo Total del Proyecto, la entidad, siempre que la naturaleza del proyecto lo permitiera, evalúa la conveniencia de realizar un nuevo proceso de selección como alternativa a negociar una modificación al contrato de Asociación Público Privada en el marco de lo dispuesto en la Tercera Disposición Complementaria Final de la Ley”.*

De acuerdo con la referida norma, las modificaciones contractuales siempre deberán mantener el equilibrio económico financiero de la concesión; en ese sentido, las modificaciones planteadas no desnaturalizan las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas; dado ello, no podrán variar ni afectar el equilibrio económico financiero de las partes en términos de derechos, responsabilidades y riesgos asignados por el Contrato de Concesión.

Asimismo, dicha norma precisa la importancia de que las modificaciones contractuales no involucren variaciones a las condiciones de competencia del proceso de promoción, ya que de no ser así, esto implicaría que los competidores del actual concesionario podrían verse perjudicados en tanto no

se respeten las condiciones del proceso, en virtud del cual el concesionario se hizo de la concesión, ya sea mediante la reducción de obligaciones o el incremento de beneficios a su favor, por parte del estado peruano.

Adicionalmente, la Ley de APP establece un límite temporal a las modificaciones contractuales, la cual prescribe que durante los tres primeros años del Contrato de Concesión no deberán suscribirse adendas, a menos que sean por casos debidamente justificados y absolutamente necesarios, tales como para corregir errores materiales, para efectuar modificaciones imprescindibles para la ejecución del proyecto o para precisar aspectos de orden operativo que no permitan la ejecución de las obras.

En contraposición con lo señalado en la normativa vigente, (SUTO y otros: 2013) señala que cualquier limitación legal y/o contractual a la modificación de los contratos de concesión debe establecerse sobre la base de parámetros o criterios de aplicación, mas no de supuestos estrictos de aplicación, como sucede actualmente en la regulación legal contenida en el Reglamento de la Ley de APP, mediante el cual se restringe la posibilidad de efectuar adendas a los contratos de APP durante los primeros tres años desde la fecha de suscripción, salvo para casos expresamente tipificados en la referida norma.

La doctrina considera que la renegociación puede ser positiva para la sociedad, en la medida en la que afronta la naturaleza forzosamente incompleta de los contratos; por tanto, estos deben renegociarse en caso de circunstancias sobrevinientes, extraordinarias o imprevisibles, bajo parámetros o criterios que puedan servir de guía. Por consiguiente, el Estado debe garantizar y salvaguardar el interés público a través de la renegociación, sea que haya sido solicitada por el concesionario o por el concedente, pues este es el motor, motivo y finalidad de la actividad administrativa contractual del Estado (DROMI: 1998).

De otro lado, es importante resaltar que, de acuerdo con los principios de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE): “El valor por dinero debe mantenerse al renegociar los contratos. Toda renegociación deberá realizarse de manera transparente y sujeta a los procedimientos ordinarios de aprobación de una Asociación Público Privada (...) La transferencia de riesgos original y los términos del contrato deben mantenerse

y debe tenerse cuidado para asegurar que los estándares bajo los que opera el contratista no sean erosionados sin compensación a la autoridad del sector público”<sup>16</sup>

Finalmente, es preciso mencionar que el principio del interés público es el motor que da origen al proceso competitivo que se desarrolla para seleccionar al postor más eficiente, como también al mantenimiento y a la vigencia del contrato y, en consecuencia, a su renegociación.

#### **1.2.4. Procedimiento de modificación de Contratos de Concesión**

En lo referido al procedimiento de modificación de los Contratos de Concesión, podemos señalar que la Ley de APP's prescribe lo siguiente:

##### *“Artículo 22.- Modificaciones contractuales*

*22.1 El Estado, de común acuerdo con el inversionista, podrá modificar el contrato de Asociación Público Privada manteniendo su equilibrio económico financiero y las condiciones de competencia del proceso de promoción, conforme a las condiciones y requisitos que establezca el Reglamento.*

*22.2 En un plazo máximo de diez días hábiles de recibida la solicitud de adenda, el Ministerio, Gobierno Regional o Gobierno Local convoca a las entidades públicas que deben emitir opinión a la adenda propuesta, quienes asisten al proceso de evaluación conjunta, a la cual también puede ser convocado el inversionista. En esta etapa se puede solicitar información sobre el diseño del proyecto y contrato al Organismo Promotor de la Inversión Privada, que estuvo a cargo del proceso de promoción en que se originó el contrato, o del órgano que haga sus veces.*

*22.3 Culminado el proceso de evaluación conjunta, el Ministerio, Gobierno Regional o Gobierno Local evalúa y sustenta las modificaciones contractuales; y solicita la opinión no vinculante del organismo regulador respectivo en los proyectos bajo su competencia, y tratándose de materias de competencia del Ministerio de Economía y Finanzas, debe requerirse la opinión previa favorable de dicho Ministerio. Los acuerdos que contengan modificaciones al contrato Asociación Público Privada que no cuenten con opinión previa favorable del Ministerio de Economía y Finanzas, no surten efectos y son nulos de pleno derecho.*

*22.4 Los plazos y procedimientos dispuestos en el presente artículo, son establecidos en el Reglamento. De no emitirse opinión dentro de los plazos previstos, son consideradas como favorables”.*

---

<sup>16</sup> “Recommendation of the Council on Principles for Public Governance of Public-Private Partnerships” – Ubicado en: <https://www.oecd.org/governance/budgeting/PPP-Recommendation.pdf>, Mayo 2012.

Adicionalmente, respecto del referido proceso, el Reglamento de la Ley de APP's<sup>17</sup> señala que deberá llevarse a cabo una evaluación conjunta en la que participan las entidades públicas vinculadas con el procedimiento de modificación contractual, típicamente participan el Ministerio que propone y sustenta la modificación, el Ministerio de Economía y Finanzas y el Organismo Regulador correspondiente.

Por su parte, la referida norma señala que el proceso de modificación además contempla una etapa en la cual el organismo regulador respectivo emite una opinión que se considera no vinculante para la suscripción de la adenda, luego de emitida dicha opinión corresponde al Ministerio de Economía y Finanzas hacer lo propio con la diferencia sustancial de que dicha opinión deberá ser necesariamente favorable para que se proceda con la suscripción de la adenda. Cabe indicar que, para emitir dichas opiniones las entidades cuentan con un plazo no mayor de diez (10) días hábiles<sup>18</sup>.

---

<sup>17</sup> "Artículo 55.- Evaluación conjunta

*55.1 Las modificaciones contractuales a solicitud del inversionista deben estar sustentadas y adjuntar los términos de la modificación propuesta. Esta propuesta de adenda es publicada por el Ministerio, Gobierno Regional o Gobierno Local en su portal institucional, dentro del plazo de cinco (05) días calendario de recibida.*

*55.2 Recibida la propuesta, el Ministerio, Gobierno Regional o Gobierno Local en el plazo máximo de diez (10) días hábiles, convoca a las entidades públicas que deben emitir opinión a la adenda propuesta para el inicio del proceso de evaluación conjunta, adjuntando la información presentada por el inversionista, así como cualquier otra información adicional que resulte necesaria para la evaluación por parte de las entidades públicas.*

*55.3 Las entidades públicas convocadas asisten al proceso de evaluación conjunta, en la cual se identifican: i) los temas y/o materias de la adenda de competencia de cada una de las entidades, ii) el cumplimiento de las condiciones señaladas en el presente Título, y iii) se elabora el plan de trabajo del proceso de evaluación.*

*55.4 Conforme el plan de trabajo, las entidades ponen en conocimiento la información que debe ser requerida al inversionista para la evaluación de las modificaciones contractuales, informan la necesidad de solicitar información sobre el diseño del proyecto y contrato al Organismo Promotor de la Inversión Privada que estuvo a cargo del proceso de promoción en que se originó el contrato, o del órgano que haga sus veces, y, emiten comentarios y/o consultas preliminares a los temas y/o materias de la adenda. Corresponde únicamente al Ministerio, Gobierno Regional o Gobierno Local determinar la concurrencia del inversionista y sus financistas, de ser necesario.*

*55.5 Las entidades públicas pueden suscribir actas y realizar reuniones presenciales o virtuales que resulten necesarias, considerando para ello el principio de Enfoque de Resultados. En caso el inversionista presente cambios a la propuesta de adenda, éstas se incorporan a la evaluación sin que ello implique retrotraer el análisis.*

*55.6 El proceso de evaluación conjunta finaliza cuando el Ministerio, Gobierno Regional o Gobierno Local así lo determine, lo cual debe ser informado a las entidades públicas y al inversionista.*

*55.7 Las disposiciones indicadas en el presente artículo son aplicables en lo que corresponda cuando la adenda es solicitada por el Ministerio, Gobierno Regional o Gobierno Local".*

<sup>18</sup>

"Artículo 57.- Opiniones previas

*57.1 En base a la información proporcionada en el proceso de evaluación conjunta, el Ministerio, Gobierno Regional o Gobierno Local determina y sustenta las modificaciones contractuales y solicita la opinión no vinculante del organismo*

En atención a lo expuesto, la propuesta de modificación del Contrato de Concesión debe sustentar la conveniencia de su modificación, para lo cual, deberá respetar, los parámetros establecidos por la norma, así como el procedimiento de evaluación conjunta antes indicado.

Por su parte, el artículo 28° del Reglamento General del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – OSITRAN, aprobado mediante Decreto Supremo N° 044-2006-PCM<sup>19</sup>, prevé lo siguiente:

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

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

*(....)*

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

Asimismo, el inciso 7 del artículo 7° del Reglamento de Organización y Funciones de OSITRAN, aprobado por Decreto Supremo N° 012-2015-PCM,

---

*regulador respectivo en los proyectos bajo su competencia.*

*57.2 Contando con la opinión del organismo regulador, la entidad pública solicita la opinión previa favorable del Ministerio de Economía y Finanzas en caso las modificaciones alteren el cofinanciamiento, las garantías, así como ante cambios en los parámetros económicos y financieros del contrato, y aquellos cambios que puedan generar modificaciones al equilibrio económico financiero del contrato de Asociación Público Privada o que puedan generar contingencias fiscales al Estado.*

*57.3 Los acuerdos indistintamente a la denominación que adopten, que contengan modificaciones al contrato de Asociación Público Privada, que regulen aspectos de competencia del Ministerio de Economía y Finanzas y que no cuenten con opinión previa favorable de éste, no surten efectos y son nulos de pleno derecho.*

*57.4 La opinión de las entidades públicas competentes se emite en un plazo no mayor de diez (10) días hábiles, contados a partir del día siguiente de la recepción de la solicitud de opinión. Transcurrido el plazo máximo sin que estas entidades hubiesen emitido su opinión, se entiende que ésta es favorable".*

<sup>19</sup> Publicado en el diario oficial "El Peruano" el día 27 de julio de 2006 y sus modificatorias.

establece que es función del Consejo Directivo de OSITRAN el aprobar la opinión técnica previa a la celebración de contratos de concesión, su renovación, modificación del plazo de concesión, renegociación o revisión; así como declarar la improcedencia de las solicitudes de renegociación o revisión, conforme a la normativa de la materia.

Como puede advertirse, el marco legal vigente, de cumplimiento obligatorio para el Concedente y las Entidades Prestadoras, establece que corresponde a OSITRAN emitir opinión técnica respecto de la propuesta de modificación de los contratos de concesión bajo su ámbito de competencia.

De otro lado, además se encuentran vigentes los “Lineamientos para Interpretación y Emisión de Opiniones sobre propuestas de modificación y reconversión de Contratos de Concesión”, aprobados mediante Acuerdo de Consejo Directivo de OSITRAN N° 557-154-04-CD-OSITRAN, los cuales establecen los criterios a analizar en caso se presenten solicitudes de interpretación, modificación y reconversión de los contratos de concesión.

En los Contratos de Concesión se reconoce la competencia de OSITRAN, estableciendo que la modificación de cualquiera de los términos establecidos en el contrato, requiere de la opinión previa del Regulador, quien de acuerdo con el marco regulatorio vigente, se pronunciará respecto a la solicitud y acuerdo previo arribado por las Partes.

Finalmente, y sin perjuicio de lo anteriormente indicado, la opinión técnica emitida por el Regulador tiene carácter no vinculante, de conformidad con lo expresamente señalado por el artículo 22.3 del Decreto Legislativo N° 1224 y el artículo 57.1 de su Reglamento.

Conforme se ha indicado en el presente capítulo, los Contratos de Concesión se constituyen en actos que permiten que el Estado otorgue a favor de un privado la construcción y gestión de un servicio público, cuya titularidad en principio le pertenece. Siendo así, el Estado a efectos ha emitido una serie de normas que regulan la actuación de éste, así como de las entidades que lo conforman y de los privados durante la ejecución del referido de Contrato de Concesión. Dentro de dichas normas, encontramos las vinculadas a las modificaciones

contractuales, las mismas que estipulan los requisitos y el procedimiento que deberán seguir las propuestas de modificación, a fin de que se encuentren debidamente sustentadas, lo cual se garantizaría, de conformidad con las normas actuales, con la participación de las entidades públicas correspondientes.





## 2. MODIFICACION DE CONTRATOS DE CONCESIÓN: Análisis del caso Peruano

### 2.1. Estadísticas históricas de las modificaciones contractuales

A efectos de iniciar con el análisis de las modificaciones de los Contratos de Concesión de infraestructura de transporte, se ha considerado pertinente detallar algunas estadísticas, señalando el porcentaje de adendas suscritas que enfrenta el sector de infraestructura de transporte de uso público.

Cabe indicar que, la información detallada en el Anexo I es la base de las estadísticas que se presentarán a continuación, dicha información se encuentra actualizada a la primera semana de diciembre de 2017.

#### I. Total de Adendas suscritas

Desde el 10 de marzo del 2000, fecha en la que suscribió la primera adenda a un Contrato de Concesión de infraestructura de transporte de uso público hasta la primera semana del mes de diciembre de 2017, se han suscrito un total de 108 adendas.

#### II. Total de Adendas por año

De acuerdo a la información recopilada, se observa que el número de adendas por año es el siguiente:

**Cuadro N° 1**

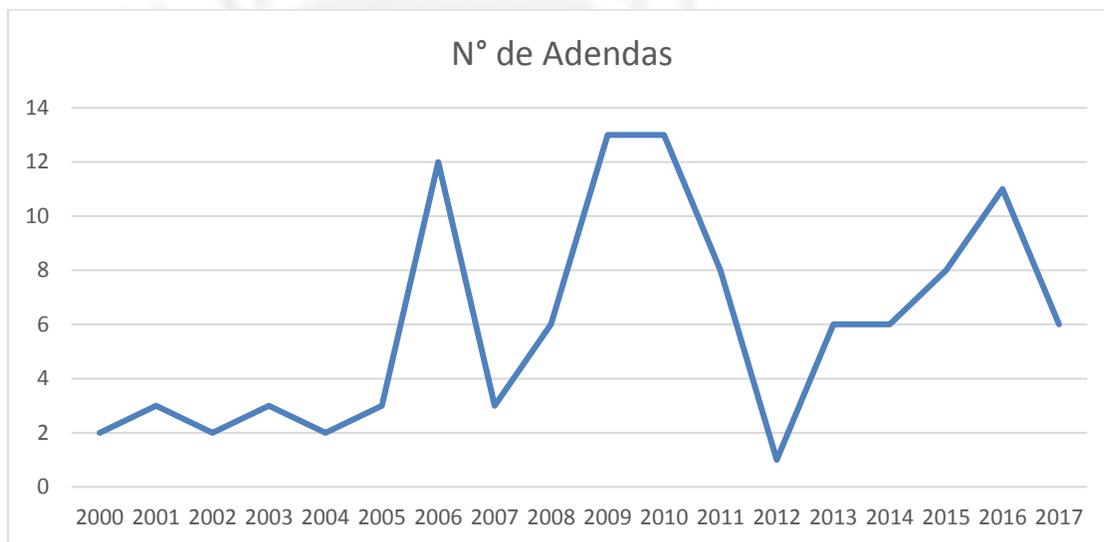
Año	N° de Adendas
2000	2
2001	3
2002	2
2003	3
2004	2
2005	3
2006	12
2007	3
2008	6
2009	13
2010	13

Año	N° de Adendas
2011	8
2012	1
2013	6
2014	6
2015	8
2016	11
2017	6

Fuente: Portal Institucional del OSITRAN  
Elaboración propia

En el Gráfico que se muestra a continuación, se puede advertir la evaluación del número de adendas suscritas por año, así como que la línea de tendencia es irregular con picos altos.

**Gráfico N° 1**



Fuente: Portal Institucional del OSITRAN  
Elaboración propia

### III. Total de Adendas por Infraestructura

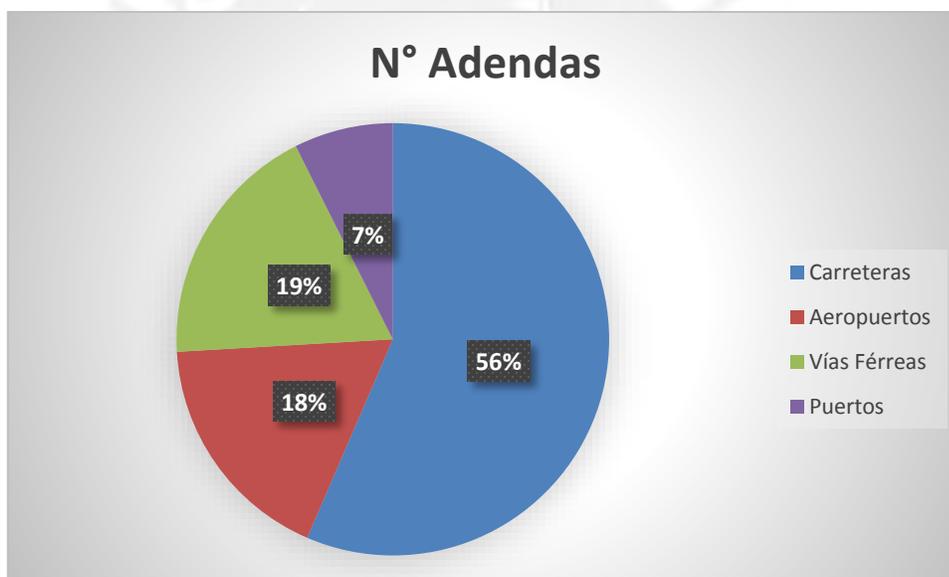
A continuación se presenta un Cuadro en el que se detalla el número de adendas suscritas por infraestructura de transporte:

**Cuadro N° 2**

Infraestructura	N° Adendas
Carreteras	61
Aeropuertos	19
Vías Férreas	20
Puertos	8

Fuente: Portal Institucional del OSITRAN  
Elaboración propia

**Gráfico N° 2**

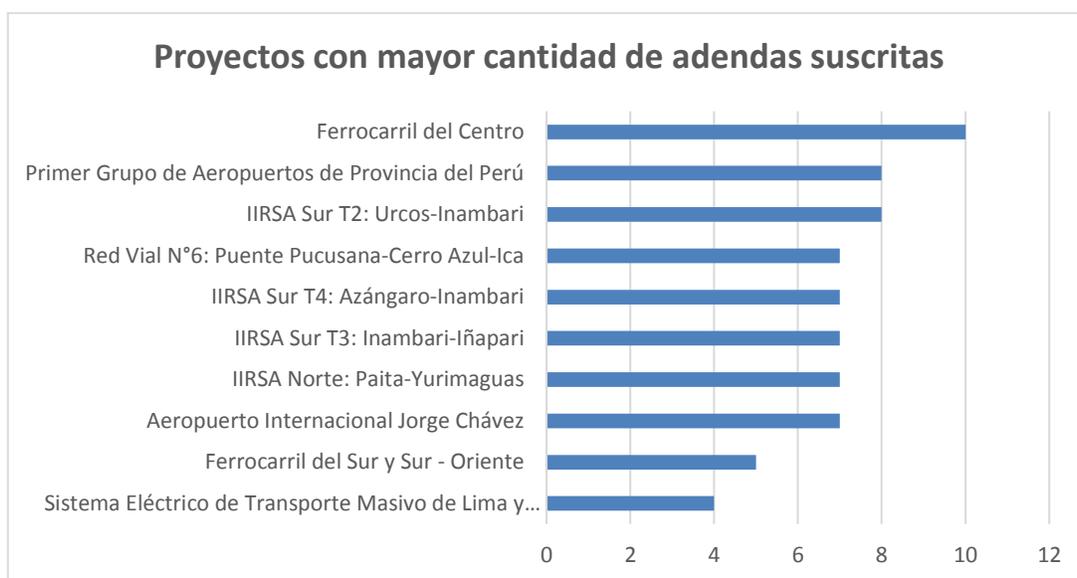


Fuente: Portal Institucional del OSITRAN  
Elaboración propia

En relación a las infraestructuras que cuentan con un mayor índice de adendas suscritas, encontramos a las Carreteras, las cuales representan un 56% del total de adendas suscritas en el sector de infraestructura de transporte.

Ahora bien, debe tenerse presente que existen más concesiones en carreteras que en cualquier otra infraestructura, por lo cual, es conveniente detallar a continuación cuáles son los proyectos con mayor número de adendas. A continuación, se presentan los 10 proyectos con mayor número de Adendas suscritas.

**Gráfico N° 3**



Fuente: Portal Institucional del OSITRAN  
Elaboración propia

Como se puede observar, entre los Contratos de Concesión con mayor número de adendas, se encuentran los Contratos de Carreteras y Ferrocarriles.

#### IV. Total de Adendas suscritas dentro de los tres primeros años

A continuación, se presenta una lista con los Contratos que han sufrido modificaciones a la primera semana de diciembre del 2017, dentro de los tres primeros años, contados desde la fecha de suscripción de dicho Contrato.

**Tabla N° 1**

Concesión	Concesionario	Fecha de suscripción de contrato	N° de adenda	Fecha de suscripción de adenda	Días entre Contrato y adenda	Años entre Contrato y adenda
	Lima Airport Parthers S.R.L.	14/02/2001	1	06/04/2001	51	0.14
			2	25/07/2001	161	0.44

Concesión	Concesionario	Fecha de suscripción de contrato	Nº de adenda	Fecha de suscripción de adenda	Días entre Contrato y adenda	Años entre Contrato y adenda
Aeropuerto Internacional Jorge Chávez			3	30/09/2002	593	1.62
			4	30/06/2003	866	2.37
Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia del Perú	Aeropuertos del Perú S.A.	11/12/2006	1	05/02/2008	421	1.15
			2	06/03/2008	451	1.24
			3	17/09/2008	646	1.77
			4	24/11/2008	714	1.96
Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia del Perú	Aeropuertos Andinos del Perú S.A.	05/01/2011	1	04/01/2013	730	2.00
			2	06/08/2013	944	2.59
Aeropuerto Internacional de Chincheros - Cuzco	Sociedad Aeroportuaria Kuntur Wasi S.A.	04/07/2014	1	03/02/2017	945	2.59
Empalme 1B- Buenos Aires- Canchaque	Concesionaria Canchaque S.A.	09/02/2007	1	16/01/2008	341	0.93
			2	17/08/2009	920	2.52
Red Vial N°6: Puente Pucusana-Cerro Azul-Ica	COVIPERU S.A	20/09/2005	1	28/08/2007	707	1.94
Óvalo Chancay / Dv. Variante Pasamayo-Huaral-Acos	Consortio Concesión Chancay Acos S.A.	20/02/2009	1	30/04/2010	434	1.19
IIRSA Norte: Paita-Yurimaguas	Concesionaria IIRSA NORTE S.A.	17/06/2005	1	28/12/2005	194	0.53
			2	23/02/2006	251	0.69
			3	21/07/2006	399	1.09
IIRSA Sur T2: Urcos-Inambari	Interoceánica Sur - Tramo 2 S.A.	04/08/2005	1	24/02/2006	204	0.56
			2	16/06/2006	316	0.87
			3	26/07/2006	356	0.98
			4	16/07/2007	711	1.95
IIRSA Sur T3: Inambari-Iñapari	Interoceánica Sur - Tramo 3 S.A.	04/08/2005	1	24/02/2006	204	0.56
			2	16/06/2006	316	0.87
			3	26/07/2006	356	0.98
			4	16/07/2007	711	1.95
IIRSA Sur T4: Azángaro-Inambari	INTERSUR Concesiones S.A.	04/08/2005	1	01/03/2006	209	0.57
			2	16/05/2006	285	0.78
			3	26/07/2006	356	0.98
Red Vial N° 5: Ancón-Huacho-Pativilca	NORVIAL S.A.	15/01/2003	1	08/11/2004	663	1.82
			2	31/10/2005	1020	2.79

Concesión	Concesionario	Fecha de suscripción de contrato	Nº de adenda	Fecha de suscripción de adenda	Días entre Contrato y adenda	Años entre Contrato y adenda
IIRSA Sur T1: San Juan de Marcona-Urcos	SURVIAL S.A.	23/10/2007	1	22/10/2010	1095	3.00
Terminal Portuario de Matarani	Terminal Internacional del Sur S.A.	17/08/1999	1	26/07/2001	709	1.94
Terminal Portuario de Paita	Terminales Portuarios Euroandinos S.A.	09/09/2009	1	10/12/2010	457	1.25
Muelle de Minerales del Terminal Portuario del Callao	Transportadora Callao S.A.	28/01/2011	1	14/01/2014	1082	2.96
Terminal Portuario General San Martín	Terminal Portuario Paracas S.A.	21/07/2014	1	04/01/2017	898	2.46
Ferrocarril del Centro	Ferrovías Central Andina S.A.	19/07/1999	1	10/03/2000	235	0.64
Ferrocarril del Sur y Sur - Oriente	Ferrocarril Transandino S.A.	19/07/1999	1	10/03/2000	235	0.64
Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao, Línea 1	GYM Ferrovías S.A.	11/04/2011	1	13/11/2013	947	2.59
Línea 2 y Ramal Av. Faucett-Av. Gambeta de la Red Básica del metro de Lima y Callao	Sociedad Concesionaria Metro de Lima Línea 2 S.A.	28/04/2014	1	26/12/2014	242	0.66

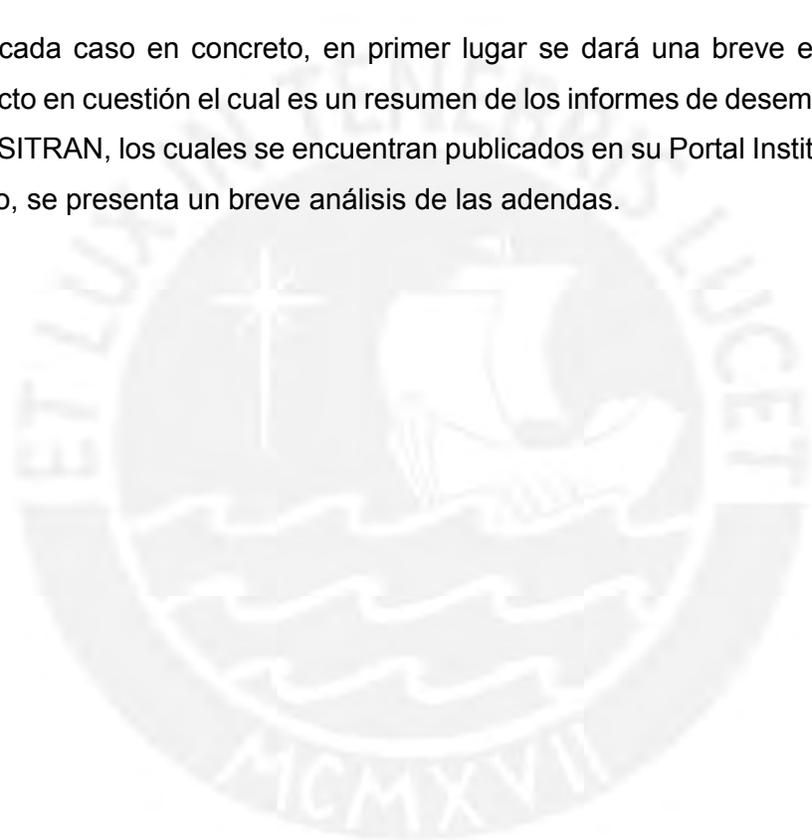
Fuente: Portal Institucional del OSITRAN  
Elaboración propia

Como se puede observar del cuadro antes reseñado, en 21 Contratos de Concesión de infraestructura de transporte se suscribieron adendas durante los tres primeros años de vigencia de la Concesión. Ello, hace un total de 40 adendas suscritas en dicho período. Siendo los contratos aeroportuarios, en los que se suscribieron mayor cantidad de adendas en este período, con un total de 4.

## 2.2. Análisis de Contratos de Concesión de Infraestructura de Transporte

En el presente subcapítulo se realizará un análisis de casos, en el que se estudiará una muestra de adendas suscritas a Contratos de Concesión de infraestructura de transporte, de las cuales se pretende evidenciar o verificar si en alguna de ellas se han realizado modificaciones en las que potencialmente se pudieran haber involucrado intereses de usuarios e interesados, ajenos a las partes que suscriben la referida adendas.

Para cada caso en concreto, en primer lugar se dará una breve explicación del proyecto en cuestión el cual es un resumen de los informes de desempeño emitidos por OSITRAN, los cuales se encuentran publicados en su Portal Institucional; luego de ello, se presenta un breve análisis de las adendas.



**i. Adenda N° 1 al Contrato de Concesión de los Tramos Viales de la Red Vial N° 4 (Pativilca – Santa – Trujillo y Salaverry – Empalme R01N)**

La Red Vial N° 4 (Pativilca – Santa – Trujillo y Salaverry – Empalme R01N) fue concesionada a la Sociedad Concesionaria Autopista del Norte S.A.C., cuyo Contrato fue suscrito el 18 de febrero de 2009. Esta concesión es de tipo autosostenible y fue otorgada por un plazo de vigencia 25 años bajo la modalidad BOT (*Build, Operate and Transfer*).

Este proyecto cuenta con una extensión de 356,21 km y una inversión referencial de USD 286,17 millones (inc. IGV), entre sus principales obras se encuentran la construcción de una segunda calzada desde Trujillo hacia el sur, así como la operación y conservación de esta obra. Asimismo, la concesión incluye la operación y conservación de la segunda calzada de los tramos viales Pativilca-Santa-Trujillo y Salaverry – Empalme R01N.

Ahora bien, introduciéndonos al análisis de la adenda N° 1, se observa que:

i) Objeto

Modificación de las cláusulas 5.12, 9.8 d) y 18.11 b), del Contrato de Concesión; así como la inclusión de la Cláusula 1.14.60 A y 6.4 A al Contrato.

ii) ¿Qué pretendía efectuar?

- Permitir la introducción de modificaciones al Estudio Definitivo de Ingeniería (EDI) aprobado de la Segunda Calzada; así como modificaciones solicitadas por el Concedente, en las que de ser el caso, los mayores costos serían asumidos por éste a través del mecanismo de pago utilizado para las Obras Adicionales.
- Introducir una modificación al procedimiento de Arbitraje.
- Modificar la oportunidad del incremento de la Tarifa establecido en la Cláusula 9.8, Literal d).

- iii) ¿Cuáles eran los cambios más relevantes desde el punto de vista de los terceros y/o interesados?

En lo que respecta a esta adenda, es importante mencionar lo relacionado a la longitud de la Segunda Calzada, ello es relevante en tanto la Propuesta Económica presentada por el postor ganador fue: longitud máxima adicional de kilómetros continuos, esto es, 113,42 km; por lo cual, los kilómetros continuos de la Segunda Calzada que tiene que ejecutar el Concesionario son 283,42 km, resultantes de la longitud mínima y la longitud máxima ofertada por éste. En ese sentido, dicha longitud no debería ser modificada, más aun teniendo presente que los kilómetros ofertados constituyeron un Factor de Competencia para la adjudicación del Proyecto.

- iv) ¿Cómo afecta a los terceros y/o interesados?

Aprobar el cambio de los kilómetros de la segunda calzada, generaría cambios en las reglas establecidas en las Bases bajo las cuales los postores presentaron sus respectivas Propuestas Económicas. Asimismo, contravendría lo establecido en el Contrato de Concesión, que en su Cláusula 6.1 regula que el Concesionario deberá ejecutar las Obras ofertadas, esto es, 283,42 km continuos de la Segunda Calzada más las Obras de Desempate ofertadas.

Cabe indicar que, sin perjuicio de lo señalado, el Concedente realizó la modificación reduciendo la obligación del Concesionario respecto de los kilómetros de la segunda calzada. Ello, evidentemente afecta a los postores del concurso, dado que dicha longitud fue considerada factor de competencia. En ese sentido, los referidos postores que pudieran haberse visto afectados, podrían haber efectuado comentarios a la propuesta de adenda, a efectos de evitar que se modifiquen las condiciones de la licitación.

- v) ¿Qué opinó el Regulador?

El regulador emitió opinión técnica no vinculante, no señaló si ésta era favorable o no, pero en el informe sustentatorio criticó la modificación la cláusula relacionada a la longitud de la Segunda Calzada.

**ii. Adenda N° 6 al Contrato de Concesión para la Construcción, Conservación y Operación del Tramo Vial: Puente Pucusana - Cerro Azul – Ica**

La Red Vial N° 6 fue otorgada en concesión a la empresa Concesionaria Vial del Perú S.A. en septiembre de 2005, por un período de 30 años, luego de haberse adjudicado la Buena Pro del Concurso el 20 de julio del mismo año al Consorcio Binacional Andino.

i) Objeto

Modificar las cláusulas 5.2, 6.6, 6.10, 6.13, 6.20, 6.24, 8.17, 9.2, Numerales 3 y 4 del Anexo II y el Numeral 1 del Anexo VI, e incorporar el Anexo X al Contrato de Concesión.

ii) ¿Qué pretendía efectuar?

- Adelantar el inicio de la ejecución de las Obras correspondientes a la Segunda Etapa del cronograma contractual de obras, comprendidas en el Anexo II del Contrato de Concesión y que no han sido objeto de la Adenda N° 4;
- Acordar las condiciones para la ejecución de las Obras de la Tercera Etapa y su respectivo Mantenimiento;
- Implementar lo resuelto en el Laudo Arbitral del Caso N° 2474-2012-CCL; y,
- Acordar la no ejecución de las obras de Revegetación correspondientes a las progresivas Km 53+386 al Km 94+500 de la Segunda Etapa, cuyo costo de inversión y mantenimiento será deducido del monto de inversión de las Obras de la Tercera Etapa y su Mantenimiento Rutinario, respectivamente.

iii) ¿Cuáles eran los cambios más relevantes desde el punto de vista de los terceros y/o interesados?

En lo que respecta a esta adenda, debemos centrarnos en lo relacionado a la no ejecución de las Obras de Revegetación. En el proyecto de Adenda N° 6,

se estaba dejando sin efecto la ejecución de estas obras para las Etapas 2 y 3.

Al respecto, era necesario que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones efectuase una evaluación del impacto de no efectuar las Obras de Revegetación sobre la seguridad vial de los usuarios, a efectos de sustentar la ejecución o no de la revegetación y su correspondiente Incidencia Financiera.

Adicionalmente, en esta adenda se planteó una modificación sustancial, la cual significaba un alto impacto económico en detrimento de los usuarios, mediante la cual se propuso establecer como fecha de inicio para el tipo de cambio de la tarifa, la fecha de firma de contrato.

iv) ¿Cómo afecta a los terceros y/o interesados?

Es importante precisar que el deslumbramiento es un problema que afecta directamente la seguridad de los usuarios en la vía, toda vez que puede reducir la visibilidad de los conductores con mayor incidencia durante la noche. Dicho ello, puede desprenderse que la principal motivación de la revegetación en la berma central de la carretera es evitar el riesgo de deslumbramiento, toda vez que dicha revegetación sirve como una barrera anti deslumbramiento que incrementa la seguridad de la vía. En ese sentido, la no ejecución de la revegetación del separador central significaría una disminución de la calidad de la infraestructura que inicialmente fue proyectada.

Ello, en razón a que existe una disminución en la calidad de la infraestructura a ser brindada a los usuarios, los afecta directamente. Asimismo, ello podría tener una incidencia económica, dado que las tarifas proyectadas han sido fijadas considerando las obras y la calidad de la infraestructura establecida en el Contrato de Concesión.

En ese sentido, podría darse el caso en el que los usuarios estén pagando por una infraestructura que no están recibiendo.

En torno a la otra modificación, debemos señalar que en caso se aplique el Tipo de Cambio de la fecha de suscripción del Contrato de Concesión, los usuarios podrían estar asumiendo las consecuencias de incumplimientos del concedente, y más aún, un riesgo cambiario no previsto, pues el contrato únicamente establece que se aplicará el tipo de cambio vigente a la fecha de finalización de las obras de la primera etapa.

Debe tenerse presente que, si bien el objetivo de considerar ajustes a los peajes del Contrato de Concesión, es acotar e intentar mantener el valor real en el tiempo del peaje; no obstante, de ningún modo ello implica una garantía adicional del Concedente al Concesionario, respecto a la aplicación del Tipo de Cambio de la fecha de suscripción del Contrato de Concesión. Sobre ello, fijando el Tipo de Cambio a la fecha de suscripción del Contrato de Concesión, se estaría modificando indirectamente las reglas de reajuste y de aplicación del tipo de cambio.

Cabe resaltar que, cuando las modificaciones afectan a todos los usuarios que pagan la Tarifa por el uso de la infraestructura, entramos a regular un régimen que es de alcance general, que no es de libre disposición de las Partes y, por tanto, debería poder contar con la participación de los usuarios, que en este caso son los principales afectados.

v) ¿Qué opinó el Regulador?

El regulador emitió opinión técnica no vinculante, señalando que ésta era no favorable respecto a los temas relacionados a algunas de las obras de revegetación y al tipo de cambio.

**iii. Adenda N° 2 al Contrato de Concesión del Tramo 2 de IIRSA Centro: Puente Ricardo Palma – La Oroya – Huancayo y La Oroya – Dv. Cerro de Pasco**

El Tramo N° 2 del Corredor Vial Interoceánico Centro Puente Ricardo Palma – La Oroya – Huancayo y La Oroya – Dv. Cerro de Pasco se entregó en Concesión el Tramo el 27 de setiembre de 2010 al Consorcio Desarrollo Vial de los Andes S.A.C. por un periodo de vigencia de 25 años, dicha Concesión responde a un esquema BOT (*Build Operate and Transfer*).

La adenda N° 2 de esta Concesión tuvo por objeto establecer la oportunidad y las condiciones para dar inicio y garantizar la correcta ejecución de las Obras, así como la entrada en operación de la nueva Unidad de Peaje, para lo cual se propuso modificar las cláusulas 3.9, 6.11, 9.1, 9.4, 6.1 y el Anexo XI del Contrato de Concesión, así como incluir el Apéndice 6 del Anexo XII.

i) Objeto

Modificar las cláusulas 3.9, 6.11, 9.1, 9.4, 6.1 y el Anexo XI del Contrato de Concesión, así como incluir el Apéndice 6 del Anexo XII.

ii) ¿Qué pretendía efectuar?

- Establecer las condiciones para dar inicio y garantizar la correcta ejecución de las Obras
- Establecer condiciones para la entrada en operación de la nueva unidad de peaje

iii) ¿Cuáles eran los cambios más relevantes desde el punto de vista de los terceros y/o interesados?

En relación a esta adenda, conviene centrarnos en las modificaciones referidas al inicio de operación y cobro en la nueva unidad de peaje (cláusulas 9.1 y 9.4), la entrada en operación de la nueva unidad de peaje, sujeta a la

culminación y entrega de las Obras contempladas en el Apéndice 6 del Anexo XII, lo que permitiría que la concesión se explote en condiciones de autosostenibilidad, toda vez que los flujos generados por dicha unidad de peaje constituirían el mecanismo de recuperación de la inversión de las Obras a cargo del Concesionario.

Al respecto, considerando que las Obras de Puesta a Punto en toda la extensión de la carretera constituyen la principal inversión, el usuario pagaría el nuevo Peaje únicamente cuando entren en funcionamiento las Obras de mayor impacto, las cuales generarán un mayor estándar de servicio y seguridad en la infraestructura vial. No obstante, es necesario garantizar el cumplimiento de la obligación del Concesionario de ejecutar las Obras de no puesta a punto remanentes mediante una carta fianza; toda vez que se estaría facultando al Concesionario a explotar una nueva unidad de peaje sin haber cumplido con la ejecución del 100% de las Obras a su cargo.

iv) ¿Cómo afecta a los terceros y/o interesados?

En este caso, conforme a los documentos que sustentaron la adenda se advierte que debido a incumplimientos del Concedente en la entrega de terrenos, se le está permitiendo al Concesionario explotar una nueva unidad de peaje sin haber completado la ejecución de las obras de no puesta a punto, las mismas que eran necesarias para gatillar la explotación de dicha unidad de peaje.

En ese sentido, en este caso se evidencia claramente la afectación de los usuarios, éstos están viéndose afectados por los incumplimientos del Concedente, no obstante, como se ha venido sosteniendo a lo largo del documento, estos no han podido emitir comentarios al respecto.

v) ¿Qué opinó el Regulador?

El regulador emitió opinión técnica no vinculante, señalando que la modificación propuesta resulta procedente, pero que consideraba necesario garantizar el cumplimiento de la obligación del Concesionario de ejecutar las

obras remanentes mediante una carta fianza; toda vez que se estaría facultando al Concesionario a explotar una nueva unidad de peaje sin haber cumplido con la ejecución del 100% de las Obras a su cargo.

**iv. Adenda N° 6 al Contrato de Concesión para la Construcción Mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez**

El Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH) fue concesionado a Lima Airport Partners S.R.L. (LAP) el 14 de febrero de 2001, con una vigencia de 30 años, con la posibilidad de ser prorrogado por períodos adicionales de 10 años, hasta por un plazo máximo de 60 años. La Concesión es de tipo autosostenible e involucra un compromiso de inversión de USD1 062 millones.

i) Objeto

Modificar las cláusulas 1.25, 1.26, 1.51, 1.60, 1.61, 2.5, 5.5, 5.6.2.1, 5.7, 5.15, 5.17, 5.23, 15.5 literal c y antepenúltimo párrafo, literal a) del numeral 1.1 del acápite Régimen de tarifas y precios aplicables del Anexo 5, numeral 3.2 del Anexo 5, numerales 1 y 2 del Anexo 11, Apéndice 1 del Anexo 11, y numeral 1.1 del Anexo 14 del Contrato de Concesión.

ii) ¿Qué pretendía efectuar?

- Determinar el plazo y mecanismo de entrega de las áreas necesarias para la ampliación del Aeropuerto, en virtud de lo cual se realizaron modificaciones para facilitar la ampliación, modificaciones a los niveles de servicio, modificaciones tarifarias y sobre temas operativos.

iii) ¿Cuáles eran los cambios más relevantes desde el punto de vista de los terceros y/o interesados?

Entre las propuestas de modificación se encontraba la relacionada a la rebaja en el nivel de servicio exigible al Concesionario de IATA B a IATA C. Sobre ello, es importante mencionar que dicho nivel formó parte de la bases del Concurso por el cual se otorgó la Concesión.

Los Estándar IATA regulan estándares de operación del aeropuerto, por ejemplo la propuesta propuso reducir la comodidad de los pasajeros, dado que reducirían las áreas de colas, áreas de espera, salas de espera, área de recojo de equipaje y área de controles gubernamentales.

De otro lado, se propuso reducir los corredores de circulación del espigón, eliminando el mínimo exigible impuesto en el Contrato de Concesión, lo cual implicaría perjudicar la comodidad de los pasajeros, lo cual podría incumplir con el estándar de calidad IATA B al que el Concesionario se encuentra obligado.

Otra de las principales modificaciones son las referidas a los temas tarifarios, según la propuesta de modificación los pasajeros de transferencia<sup>20</sup> y tránsito<sup>21</sup> debían pagar la TUAA. Se estableció que se podría cobrar una tarifa a los pasajeros en transferencia, diferenciándolos en ámbito nacional e internacional. La tarifa por dicho servicio sería fijada por OSITRAN.

De otro lado, en la propuesta se planteó limitar la responsabilidad del Concesionario en temas de contaminación ambiental solamente a actividades de operación, mantenimiento y administración a su cargo, es decir, respecto de las actividades que realice directamente.

Otra de las modificaciones planteadas fue la eliminación de la cobertura por el seguro por guerra de los seguros de responsabilidad y propiedad que debe mantener el Concesionario, alegando que existe poca probabilidad de ocurrencia de guerra.

iv) ¿Cómo afecta a los terceros y/o interesados?

Tal como se puede apreciar en la adenda en mención, se realizaron modificaciones a asuntos referidos a la calidad del servicio, tarifas, entre otros,

---

<sup>20</sup> Se entiende por pasajero de transferencia a aquellos pasajeros cuyo destino final no es Lima, pero que bajan del avión en que llegan, ingresan en el terminal y suben a otro avión hacia su aeropuerto de destino.

<sup>21</sup> Se entiende por pasajero de tránsito a aquellos pasajeros cuyo destino final no es Lima, pero su avión hace escala en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez antes de despegar nuevamente hacia su aeropuerto de destino.

los cuales afectarían a los usuarios de la infraestructura debido a que se permitía que el Concesionario les brinde una calidad de servicio inferior a la previamente establecida. Asimismo, se permitió el establecimiento de nuevas tarifas a las previstas contractualmente, lo cual evidentemente afecta a los usuarios en tanto deberán desembolsar más dinero por el uso del aeropuerto.

En lo referido al seguro de guerra, debemos indicar que precisamente el seguro sirve para cubrir cualquier riesgo por bajo que sea, si en este caso la probabilidad es baja la póliza a pagar también debería serlo, lo cual no implica que no sea necesaria.

Se puede observar que la renegociación por parte del Estado, ha favorecido al Concesionario en perjuicio de los usuarios, en tanto ha quedado evidenciado que el Estado Peruano incumplió con sus obligaciones contractuales para con el Concesionario, referidas a la entrega de terrenos necesarios para la ampliación del aeropuerto.

v) ¿Qué opinó el Regulador?

El regulador emitió opinión técnica no vinculante, señalando que su opinión era desfavorable respecto del cambio del nivel IATA e indicando que el Concesionario si puede cobrar nuevas tarifas, solo que éstas deben ser fijadas por el Regulador.

**v. Adenda N° 1 al Contrato de Concesión del Tramo 2 de IIRSA Centro:  
Puente Ricardo Palma – La Oroya – Huancayo y La Oroya – Dv. Cerro  
de Pasco**

El Tramo N° 2 del Corredor Vial Interoceánico Centro fue concesionado el 27 de setiembre de 2010 al Consorcio Desarrollo Vial de los Andes S.A.C. por un periodo de vigencia de 25 años, dicha Concesión responde a un esquema BOT (Build Operate and Transfer).

Esta concesión comprende los subtramos Pte. Ricardo Palma - La Oroya, La Oroya –Dv. Cerro de Pasco y La Oroya – Huancayo que alcanzan una longitud aproximada de 377 km.

i) Objeto

Modificar las cláusulas 5.11, 6.4 y 9.1 del Contrato de Concesión.

ii) ¿Qué pretendía efectuar?

- Viabilizar la ejecución de las Obras a cargo del Concesionario, mediante la aprobación parcial de los Estudios Definitivos de Ingeniería
- Fijar la fecha de inicio del cobro de Tarifa en la nueva unidad de peaje
- Permitir que el Concesionario efectúe la liberación, por encargo del Concedente, de los terrenos necesarios para dar inicio a la ejecución de las Obras de Construcción, así como efectuar el retiro de las interferencias.

iii) ¿Cuáles eran los cambios más relevantes desde el punto de vista de los terceros y/o interesados?

La Adenda N° 1 al Contrato de Concesión del Tramo 2 de IIRSA Centro propuso la modificación de la cláusula 9.1 del Contrato de Concesión a fin de que se especifique una fecha fija para el inicio de operación de la nueva estación de peaje de Ticlio, proponiendo como fecha el 1 de agosto de 2014. Cabe indicar que, el Contrato de Concesión no especificaba una fecha determinada para el inicio de operaciones de la nueva estación de peaje –por encontrarse supeditado a la entrega y recepción de las obras a cargo del Concesionario.

En este caso, el Concedente señaló que al existir un atraso en el inicio de las Obras, “que no es imputable al Concesionario”, es necesario que en la Adenda se considere una modificación a la cláusula 9.1 en la cual se haga explícito un plazo fijo para el inicio de operaciones de la unidad de peaje de Ticlio, señalando que el retraso en el inicio de operación y explotación de la unidad de peaje de Ticlio, cuya recaudación estimada representa aproximadamente

un 32% del total de los ingresos por peajes, afectaría su flujo de ingresos y, por tanto, la capacidad de endeudamiento y estructura de capital de la sociedad. Además, agregó que esta afectación podría llevar a que el Concesionario demande al Concedente por daños y perjuicios.

iv) ¿Cómo afecta a los terceros y/o interesados?

Independientemente de la eventual afectación al Concesionario, de ningún modo puede transferirse el riesgo de la no ejecución de obras al usuario. En ese contexto, no debería trasladarse al usuario una carga monetaria adicional sin que exista de por medio una mejora de la calidad de la infraestructura, como pretenden las Partes mediante la Adenda, al desvincular la instalación y cobro en la nueva unidad de peaje de Ticlio de la recepción de la totalidad de las Obras a cargo del Concesionario, previstas en el Contrato de Concesión.

El cobro adicional de la Tarifa, producto de la entrada en operación de la nueva unidad de peaje, debe estar vinculado a un mejoramiento de la infraestructura. Así lo establece el Contrato de Concesión, el cual, acorde con el marco legal y regulatorio vigente, vincula la culminación y recepción de las Obras a cargo del Concesionario.

v) ¿Qué opinó el Regulador?

El regulador dio opinión no vinculante desfavorable al respecto, sin perjuicio de lo cual, el Concedente firmó la adenda señalando no una fecha fija pero sí indicando que ésta unidad de peaje entraría en operación una vez que una parte de las obras detalladas en uno de los Anexos sean recepcionadas por el Concedente.

### **2.3. Identificación principales propuestas de modificación que afectan a terceros**

De la revisión de los proyectos de adenda señalados en el acápite anterior y en el Anexo I, se han podido identificar algunas propuestas en las cuales podrían afectarse intereses de terceros con la modificación del Contrato de Concesión.

Siendo así, se han identificado las siguientes modificaciones contractuales que podrían afectar a los usuarios e interesados:

- a) Que la propuesta de adenda reduzca los Niveles de Servicio establecidos en el Contrato, o que de alguna forma afecta la calidad de los servicios brindados a los usuarios.
- b) Que la propuesta de adenda implique la modificación del plazo final de ejecución de la Obras.
- c) Que la propuesta de adenda implique la modificación del plazo de la Concesión.
- d) Que la propuesta de adenda implique generación de costos adicionales al Concedente.
- e) Que la propuesta de adenda implique un incremento de las tarifas pagadas por usuarios, o modificaciones al tipo de cambio que generen incrementos en las tarifas.
- f) Que la propuesta de adenda implique modificaciones que alteren las bases en virtud de las cuales se otorgó la buena pro para la Concesión, así como los compromisos asumidos por el Concesionario en virtud de estas, sobre todo los compromisos asumidos que fueron determinantes como el Factor de Competencia en la licitación pública.

### 3. PARTICIPACIÓN DE LOS INTERESADOS EN EL PROCESO DE MODIFICACIÓN CONTRACTUAL

#### 3.1. Importancia de la participación en los procesos administrativos

Para referirnos a la participación ciudadana es necesario señalar que esta puede estar definida como el modo en que los ciudadanos pueden aportar o incidir en las decisiones públicas, de manera que éstas representen sus intereses.

Respecto a la participación ciudadana, (CASSAGNE y GASPARIÑO, 2004) señalan que “para algunos, la participación pública acrecienta y fortalece la democracia, pueden entender que la participación sería más bien una fórmula que, mediante la colaboración ciudadana, puede contribuir a mejorar y dar transparencia a las decisiones de los entes reguladores, sobre todo cuando inciden en un universo amplio. Así, la tarea de control de la prestación del servicio público se potencia. (...) Entre las ventajas que se le reconocen al modelo participativo se cuentan las relativas a la mayor flexibilización de los aparatos técnicos especializados de la función pública, que imbuidos por acentuadas dosis de autoritarismo, se frenan con la participación de los administrados en los procedimientos que culminan con la adopción de decisiones que afectan intereses amplios, colectivos o comunitarios”.

Adicionalmente, los mencionados autores, señalan que las decisiones adoptadas por el Estado que afecten a terceros, cuando son adoptadas con participación ciudadana previa, poseen la ventaja de ofrecer un perfil de legitimidad democrática superior ante una eventual revisión *ex post*.

Por su parte, (MORON URBINA, 2010) señala que “la participación en diversos aspectos de la gestión administrativa es considerado como una tendencia universal que resulta indispensable para alcanzar una administración pública más transparente y predecible; aumentar la confianza de la ciudadanía en las decisiones públicas al haber sido tomada en cuenta para identificar y resolver asuntos de su mayor preocupación y transmitirle abiertamente el mensaje que es fuente útil para aportar a las entidades sus intereses, necesidades y

aspiraciones vivenciales”.

Entre las ventajas de la participación ciudadana, MORON URBINA indica las siguientes:

- La participación ciudadana permite al gestor gubernamental conocer directamente el punto de vista, las preocupaciones, valores, prioridades y sugerencias de los ciudadanos que están relacionados con algún proyecto o actividad pública.
- Mejorar y legitimar socialmente sus propuestas de decisiones.
- Aprovechar de mejor manera el conocimiento local y vivencial de la ciudadanía.
- Someter a prueba previamente su propuesta de decisión ante todos los interesados.
- Minimizar los conflictos potenciales que conlleven sus decisiones.
- Mejorar la percepción de la población respecto de la institución estatal.

### **3.2. Apuntes de la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económicos – OCDE en torno a la participación en los procedimientos administrativos**

Sobre este punto, es preciso indicar que el 8 de diciembre de 2014, se suscribió un Acuerdo de Cooperación entre la República del Perú y la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económicos – OCDE; instrumento jurídico internacional que fue ratificado mediante Decreto Supremo N° 004-2015-RE, de fecha 10 de febrero de 2015, y entró en vigencia el 13 de febrero de 2015.

El objetivo de tal acuerdo era establecer las condiciones de cooperación benéfica entre la República del Perú y la OCDE, en un Programa País, orientado a promover la adhesión a los instrumentos de la OCDE y la efectiva implementación de sus estándares y mejores prácticas en el Perú; así como avanzar en diferentes áreas de políticas públicas, en especial, en las áreas de crecimiento económico sostenible, aumentando la efectividad de las instituciones y la gobernanza pública.

En dicho marco, la OCDE presentó en el año 2016 el estudio “*Regulatory Policy in Peru: Assembling the Framework for Regulatory Quality*”, en el cual se evalúan las herramientas utilizadas por el Estado Peruano para el diseño, implementación y aplicación de las decisiones regulatorias, incluyendo la evaluación de herramientas como la evaluación ex ante y ex post de las regulaciones, las prácticas de consulta públicas, entre otros. En el referido estudio se realiza una evaluación sobre la gobernanza de los reguladores independientes, formulándose recomendaciones que están vinculadas, entre otros aspectos, a mejoras en materia de transparencia, rendición de cuentas, relacionamiento con *stakeholders*, y el uso de la herramienta del Análisis de Impacto Regulatorio.

La OCDE se enfoca especialmente en llevar a cabo un adecuado “Análisis de Impacto Regulatorio (RIA)”, el cual constituye en un método de análisis prospectivo que permite examinar ex ante los potenciales impactos de una decisión de gobierno (OCDE, 2008).

El RIA, de acuerdo con lo señalado por la OCDE, se utiliza para analizar propuestas normativas, de manera tal que, antes de su adopción, se advierta si las mismas contribuirán al cumplimiento de la política en la que se enmarcan y si generarán beneficios positivos en la sociedad.

Es importante, para efectos de la presente investigación, señalar además que, el RIA contribuye a mejorar la transparencia y participación ciudadana, involucrando desde su etapa más temprana a todas aquellas partes interesadas y grupos de interés que se ven afectados por la propuesta regulatoria, reconociéndolos como fuente primaria de información; lo cual evidentemente mejora los niveles de confiabilidad del Estado, debido a que se institucionalizan los procesos de consulta pública y el tratamiento de la información que de ella resulte.

La consulta pública es una de las herramientas clave para mejorar la transparencia, eficiencia y eficacia de la regulación. Sobre ello, la OCDE ha señalado lo siguiente:

*“[Los gobiernos deben] consultar con todos los que significativamente se pueden ver afectados y con las partes potencialmente interesadas, ya sea domiciliadas o extranjeras, en una etapa temprana en la medida de lo posible, ya sea en el desarrollo o la revisión de las regulaciones, asegurando que la consulta sea llevada de manera oportuna y transparente, y que su ámbito de aplicación sea claramente entendido (...)”<sup>22</sup>.*

[El resaltado es nuestro]

Además, advierte de la importancia de los procesos de consulta, conforme se indica a continuación:

*“(...) un proceso de comunicación, consulta y compromiso que permita la participación pública de actores durante la formulación, así como en la revisión de regulaciones, puede ayudar a los gobiernos a comprender las necesidades de los ciudadanos y otros actores y mejorar la confianza en el gobierno. Asimismo, puede ayudar a los gobiernos a recopilar más información y fuentes, aumentar el cumplimiento y disminuir la oposición no informada. Puede impulsar la transparencia y la rendición de cuentas a medida que las partes interesadas tienen acceso a información pormenorizada sobre los efectos potenciales que la regulación puede tener en ellas. (...)”<sup>23</sup>.*

[El resaltado es nuestro]

Siendo así, se observa que la consulta pública permite a las autoridades comprender las necesidades de los ciudadanos, facilita la recopilación de información para definir la situación que se busca afrontar con la regulación y sustentar de la mejor manera posible la opción adoptada. Asimismo, eleva el nivel de cumplimiento de la regulación y contribuye a la transparencia en tanto permite a los interesados acceder a la información sobre los efectos de la decisión regulatoria.

Asimismo, a fin de reducir los costos y elevar los beneficios para todos los grupos involucrados en la medida a adoptar, es necesario que todos los sectores afectados y/o beneficiados, reales o potenciales, puedan participar en el proceso de regulación, siendo la consulta pública el mecanismo idóneo para ello.

<sup>22</sup> OCDE (2008). “Principios para la Calidad Regulatoria”

<sup>23</sup> OCDE (2012). “Recomendación del Consejo sobre Política y Gobernanza Regulatoria”

En torno a este tema, es de resaltar que en los países OCDE, se considera la consulta como una buena práctica regulatoria, en tanto no solo permite mejorar la calidad de la evidencia que sirve de base para justificar la intervención regulatoria, sino que promueve la participación pública, legitimando el proceso de toma de decisiones (OCDE: 2015)<sup>24</sup>.

Teniendo en cuenta todo lo indicado, se observa que los procesos de consulta, permiten lograr la participación activa de los *stakeholders* y, de esta forma:

- Incrementar las posibilidades de conocer mejor las legítimas necesidades de los *stakeholders*.
- Facilitar a los *stakeholders* aportar más y mejor evidencia, la cual sirve a las entidades públicas para regular en base a ella y tomar decisiones mejor informadas.
- Mejorar la efectividad y eficiencia de las regulaciones.
- Transparentar y legitimar el proceso regulatorio.

Consideramos importante cerrar este acápite citando el estudio “*Regulatory Policy in Peru: Assembling the Framework for Regulatory Quality*” del año 2016, en el cual la OCDE plantea como una de sus recomendaciones la siguiente:

*“Otros aspectos que se deben consideran como parte de la adopción de la RIA son:*

- *Todos los borradores de regulación y las RIA deben estar disponibles para consulta al público en general por al menos 30 días.*
- *La consulta debe de ser sistemática en las etapas iniciales cuando las opciones de política se están definiendo y el análisis de impacto se esté desarrollando, y cuando el borrador de la regulación y de RIA se han realizado.*

---

<sup>24</sup> OECD. (2015) “*Regulatory Policy in Perspective: A Reader’s Companion to the OECD Regulatory Policy Outlook 2015*”. En: <http://www.oecd.org/gov/regulatory-policy-in-perspective-9789264241800-en.htm>

- *Los comentarios públicos también deben de estar disponibles y las agencias reguladoras deben de hacerse responsables de su tratamiento.*
- *Se debe crear un sistema de planeación prospectiva con el propósito de que el desarrollo de nuevas regulaciones sea más transparente y predecible”.*

Como puede observarse de la recomendación efectuada por la OCDE, es de vital importancia que se mejoren los procedimientos en virtud de los cuales se hace efectiva la participación de los interesados emitiendo comentarios respecto al proyecto de una regulación en específico. Tan es así, que la OCDE recomienda publicar los proyectos por al menos 30 días, así como que los comentarios efectuados a la propuesta se encuentren disponibles y que los Reguladores se hagan responsables de atender adecuadamente dichos comentarios.

### **3.3. La participación en el Perú**

Ahora bien, habiéndose acreditado en los acápite anteriores la importancia de la participación de los interesados en las decisiones regulatorias, la misma que es reconocida por la OCDE, a continuación se detallará el marco normativo vigente en el Perú, en torno a la participación.

Así, en primer lugar debemos mencionar a la Carta Magna, la cual señala lo siguiente:

*“Artículo 2°.- Toda persona tiene derecho:*

*(...)*

*17. A participar, en forma individual o asociada, en la vida política, económica, social y cultural de la Nación.*

*(...)”*

*“Artículo 31.- Los ciudadanos tienen derecho a participar en los asuntos públicos mediante referéndum; iniciativa legislativa; remoción o revocación de autoridades y demanda de rendición de cuentas. Tienen también el derecho de ser elegidos y de elegir libremente a sus representantes, de acuerdo con las condiciones y procedimientos determinados por ley orgánica.*

*Es derecho y deber de los vecinos participar en el gobierno municipal de su jurisdicción. La ley norma y promueve los mecanismos directos e indirectos de su participación.*

*(...)*

*Es nulo y punible todo acto que prohíba o limite al ciudadano el ejercicio de sus derechos”*

En ese sentido, observamos que la Carta Magna reconoce como uno de los derechos fundamentales de los ciudadanos la participación, garantizando su reconocimiento y exigencia frente a las entidades del estado.

Sobre el tema, nuestro Tribunal Constitucional se ha pronunciado en reiterados pronunciamientos indicando que:

*“Fundamentos 4 al 6 de la Sentencia del EXP. N.º 05777-2008-PHD/TC*

*4. Asimismo, tampoco puede soslayarse que “la participación ciudadana es un principio fundamental que ilumina todo el actuar social y colectivo en el Estado social de derecho, y (...) persigue un incremento histórico cuantitativo y cualitativo de las oportunidades de los ciudadanos de tomar parte en los asuntos que comprometen los intereses generales.”(Sentencia C-1338/00 de la Corte Constitucional Colombiana).*

*5. En ese orden de ideas, el tener acceso a los datos relativos al manejo de la res pública resulta esencial para que exista una opinión pública verdaderamente libre que pueda fiscalizar adecuadamente la conducta de los gobernantes. Sin la efectiva vigencia de este derecho, no sólo puede verse afectado el proyecto de vida o el interés individual de la persona a quien se le denegó la información, sino a la sociedad en su conjunto, puesto que no tendría forma de ejercer la fiscalización de los actos del Estado.*

*6. Con ello, se pone de manifiesto de manera más clara aun la interrelación del interés individual y el interés social, tan propio de los derechos fundamentales. Por eso se ha llegado a decir –no en términos de legitimidad desde luego- que “cuando se le impide a un ciudadano el ejercicio de un derecho fundamental, la comunidad entera resulta afectada” (HÄBERLE, Peter. La libertad fundamental en el Estado Constitucional. Lima; Fondo Editorial de la PUCP, pág. 64)”.*

De otro lado, es preciso citar a (LEÓN MANCO, 2014) cuando indica que “a partir de la década de 1900 surge en el escenario internacional el consenso que, para lograr alcanzar la eficacia y legitimidad en la actuación de los poderes públicos, necesitamos no solo la adecuada interacción de diversos niveles de gobierno, sino que requerimos tomar en cuenta la relación del Estado, con la empresa y la sociedad civil organizada. Dicha preocupación generó que se desarrollen nuevos métodos de gobernar, los que se agrupan en lo que se conocen como buen gobierno o gobernanza, el cual se refiere a cómo el gobierno y otros actores sociales interactúan, como se relacionan con la ciudadanía y como son adoptadas las decisiones en un mundo tan complejo y cambiante.”

Sobre el tema señala que, en el año 2006, se aprobó el Código Iberoamericano de Buen Gobierno, el cual constituye una referencia respecto de la actuación de los Estados, el mismo que precisa que el buen gobierno puede definirse como *“aquél que busca y promueve el interés general, la participación ciudadana, la equidad, la inclusión social y la lucha contra la pobreza, respetando todos los derechos humanos, los valores y procedimientos de la democracia y el Estado de Derecho”*.

En lo referido al buen gobierno, es preciso mencionar lo establecido en la Ley N° 27444, Ley de Procedimiento Administrativo General, la cual dispone lo siguiente:

**Artículo IV.- Principios del procedimiento administrativo**

(...)

*“1.12. Principio de participación.- Las entidades deben brindar las condiciones necesarias a todos los administrados para acceder a la información que administren, sin expresión de causa, salvo aquellas que afectan la intimidad personal, las vinculadas a la seguridad nacional o las que expresamente sean excluidas por ley; y extender las posibilidades de participación de los administrados y de sus representantes, en aquellas decisiones públicas que les puedan afectar, mediante cualquier sistema que permita la difusión, el servicio de acceso a la información y la presentación de opinión”*.

**“Artículo 55.- Derechos de los administrados**

*Son derechos de los administrados con respecto al procedimiento administrativo, los siguientes*

(...)

*6. Participar responsable y progresivamente en la prestación y control de los servicios públicos, asegurando su eficiencia y oportunidad*

*(...)”*.

Por su parte, la referida Ley además contempla un capítulo especial, Capítulo VII, dedicado a la Participación de los administrados en los temas vinculados a la administración pública, en dicho capítulo se señala que:

(...)

**Artículo 182.- Audiencia pública**

*182.1 Las normas administrativas prevén la convocatoria a una audiencia pública, como formalidad esencial para la participación efectiva de terceros,*

*cuando el acto al que conduzca el procedimiento administrativo sea susceptible de afectar derechos o intereses cuya titularidad corresponda a personas indeterminadas, tales como en materia medio ambiental, ahorro público, valores culturales, históricos, derechos del consumidor, planeamiento urbano y zonificación; o cuando el pronunciamiento sobre autorizaciones, licencias o permisos que el acto habilite incida directamente sobre servicios públicos.*

*182.2 En la audiencia pública cualquier tercero, sin necesidad de acreditar legitimación especial Sistema Peruano de Información Jurídica Ministerio de Justicia está habilitado para presentar información verificada, para requerir el análisis de nuevas pruebas, así como expresar su opinión sobre las cuestiones que constituyan el objeto del procedimiento o sobre la evidencia actuada. No procede formular interpelaciones a la autoridad en la audiencia.*

*182.3 La omisión de realización de la audiencia pública acarrea la nulidad del acto administrativo final que se dicte.*

*182.4 El vencimiento del plazo previsto en el Artículo 142 de esta Ley, sin que se haya llevado a cabo la audiencia pública, determina la operatividad del silencio administrativo negativo, sin perjuicio de la responsabilidad de las autoridades obligadas a su convocatoria.*

#### *Artículo 183.- Convocatoria a audiencia pública*

*La convocatoria a audiencia pública debe publicarse en el Diario Oficial o en uno de los medios de comunicación de mayor difusión local, según la naturaleza del asunto, con una anticipación no menor de tres (3) días a su realización, debiendo indicar: la autoridad convocante, su objeto, el día, lugar y hora de realización, los plazos para inscripción de participantes, el domicilio y teléfono de la entidad convocante, dónde se puede realizar la inscripción, se puede acceder a mayor información del asunto, o presentar alegatos, impugnaciones y opiniones.*

#### *Artículo 184.- Desarrollo y efectos de la audiencia pública*

*184.1 La comparecencia a la audiencia no otorga, por sí misma, la condición de participante en el procedimiento.*

*184.2 La no asistencia a la audiencia no impide a los legitimados en el procedimiento como interesados, a presentar alegatos, o recursos contra la resolución.*

*184.3 Las informaciones y opiniones manifestadas durante la audiencia pública, son registradas sin generar debate, y poseen carácter consultivo y no vinculante para la entidad.*

*184.4 La autoridad instructora debe explicitar, en los fundamentos de su decisión, de qué manera ha tomado en cuenta las opiniones de la ciudadanía y, en su caso, las razones para su desestimación.*

#### *Artículo 185.- Período de información pública*

*185.1 Cuando sea materia de decisión de la autoridad, cualquier aspecto de interés general distinto a los previstos en el artículo anterior donde se aprecie objetivamente que la participación de terceros no determinados pueda coadyuvar a la comprobación de cualquier estado, información o de alguna exigencia legal no evidenciada en el expediente por la autoridad, el instructor abre un período no menor de tres ni mayor de cinco días hábiles para recibir -por los medios más amplios posibles- sus manifestaciones sobre el asunto, antes de resolver el procedimiento.*

*185.2 El período de información pública corresponde ser convocado particularmente antes de aprobar normas administrativas que afecten derechos e intereses ciudadanos, o para resolver acerca del otorgamiento de licencias o autorizaciones para ejercer actividades de interés general, y para designar funcionarios en cargos principales de las entidades, o incluso tratándose de cualquier cargo cuando se exija como condición expresa poseer conducta intachable o cualquier circunstancia análoga.*

*185.3 La convocatoria, desarrollo y consecuencias del período de información pública se sigue en lo no previsto en este Capítulo, en lo aplicable, por las normas de audiencia pública”.*

La norma antes citada, establece la obligación de convocar a audiencias públicas, como formalidad esencial, cuando el acto a emitirse dentro un procedimiento sea susceptible de afectar derechos o intereses cuya titularidad corresponda a personas indeterminadas, y que se refieran a materia ambiental, ahorro público, valores culturales, históricos, derechos del consumidor, planeamiento urbano y zonificación; o cuando el pronunciamiento sobre autorizaciones, licencias o permisos que el acto habilite incida directamente sobre servicios públicos.

Adicionalmente, prescribe que en los casos en los que las decisiones de la autoridad se refieran a temas de interés general no señalados en dicha norma, pero donde objetivamente se aprecie que la participación de terceros no determinados pueda coadyuvar a la comprobación de cualquier estado, información o de alguna exigencia legal no evidenciada por la autoridad, quien esté a cargo tiene la obligación de abrir un período no menor de tres, ni mayor de cinco días hábiles para recibir -por los medios más amplios posibles- sus comentarios sobre el asunto, antes de resolver el procedimiento.

A efectos de transparentar el procedimiento, en la realización del gasto público o en el incremento del mismo, se deberá informar no solo de la adjudicación del

Contrato de Concesión, sino también de la sobrevenida modificación de lo pactado. En ese sentido, debe plantearse la posibilidad de que los terceros interesados puedan participar ante la eventual existencia de una modificación del Contrato de Concesión que afecte sus intereses.

De otro lado, no debe olvidarse que, el usuario es quien personifica el interés público, el cual es el supuesto principal que justifica cambiar el contenido del Contrato de Concesión.

Sobre esto, GONZALO RUIZ (2015)<sup>25</sup> al analizar las fortalezas y debilidades de la regulación contractual frente a la administrativa en el Perú señala lo siguiente:

*“Rendición de cuentas: las partes que pudieran verse afectadas por la regulación (stakeholders), deben contar con mecanismos de acceso a la información y a una explicación razonable sobre las cuestiones que se planteen sobre las decisiones regulatorias. Sobre este criterio, resulta importante que quienes están a cargo de adoptar decisiones regulatorias, en particular, aquellas que afecten no sólo al inversionista sino a terceros (consumidores o competidores), estén expuestos a mecanismos adecuados de entrega o reporte de información que permitan informar y explicar la motivación de sus decisiones a los distintos stakeholders”.*

*“Participación: Los procesos regulatorios deben permitir la participación activa de todas las partes que podrían verse afectadas, incluyendo las empresas, consumidores y otros agentes relevantes, pudiendo estos influir en las decisiones regulatorias que finalmente se adopten. Los mecanismos de participación pueden ser diversos, como consultas públicas, audiencias formales o informales, encuestas a consumidores o expertos, entre otros. Sobre este aspecto, en el caso del Perú, los procesos regulatorios, en particular, los de fijación y revisión de tarifas, cuentan con mecanismos que promueven la participación de los interesados (stakeholders) a través de audiencias públicas y la presentación de propuestas y comentarios, los mismo que deben ser oportunamente absueltos, por el regulador, sustentado las razones de su decisión”.*

De lo reseñado por el autor antes mencionado, se advierte la importancia de la participación y la rendición de cuentas que deben realizarse a favor de las partes que pudieran verse afectadas con las renegociaciones contractuales, ello es importante no solo con el fin de dotar de mayor transparencia al

---

<sup>25</sup> RUIZ, Gonzalo Martin (2015). Regulación Económica de Industrias de Redes: ¿Contractual o Administrativa?. Documento de trabajo (Departamento de Economía - CISEPA-PUCP) [Serie], 401

procedimiento en sí mismo, sino porque es acorde con las funciones del Regulador y del Estado dar cuenta a la ciudadanía de las acciones administrativas efectuadas que pudieran afectarlos, justificando las mismas en criterios técnicos, legales y económicos.

Respecto a la transparencia en las decisiones regulatorias relacionadas con renegociaciones contractuales, GONZALO RUIZ (2015):

*“(...) los mecanismos de revisión regulatoria vía modificación de contratos resulta menos transparente que los administrativos, como ha sido documentado ampliamente por la literatura (Guasch (2004) y Guasch, Laffont y Straub (2003,2005 y 2007)). Estos autores, en un estudio empírico aplicado a una muestra de contratos de concesión de infraestructura en países de América Latina, sugieren que la ausencia de regulación o de la existencia de una agencia reguladora puede ser un factor que facilite comportamientos oportunistas de las partes, en un contexto de contratos incompletos, a través de la renegociación de contratos de concesión. (...) Resulta claro que un proceso de revisión regulatoria abierto y participativo en el que intervengan todas las partes interesadas, resulta más transparente que el resultante de una negociación bilateral”*

Es de vital importancia tener en cuenta, lo señalado por el autor antes mencionado, en el sentido que la ausencia de regulación en el marco de los procedimientos de renegociación de contratos de concesión facilita comportamientos oportunistas. Ello, adicionalmente podría implicar que el Estado y el propio Regulador sean capturados por el poder económico o político, lo cual los llevaría a tomar decisiones poco favorables para los usuarios de la infraestructura o los *stakeholders*.

Siendo así, la participación ciudadana se convierte en una herramienta clave que coadyuvaría a la transparencia en los procesos de renegociación contractual, facilitando el acceso a la información sobre la base de la cual se toman las decisiones y disuadiendo, como efecto directo, posibles prácticas antijurídicas por parte de los concesionarios y el Estado.

Adicionalmente, es importante mencionar que, en el Perú el principal antecedente de la participación de los interesados en los procesos regulatorios, lo constituye la Ley N° 27838, Ley de transparencia y simplificación de los

procedimientos regulatorios de tarifas. Dicha ley, establece que las empresas prestadoras y las organizaciones representativas de usuarios, así como toda persona, tienen el derecho a acceder a los informes, estudios, dictámenes, modelos económicos y memorias anuales que constituyan el sustento de las resoluciones que fijan los precios regulados.

Además, la mencionada ley establece que los Organismos Reguladores tienen la obligación de prepublicar, en su página web institucional y en el diario oficial *El Peruano*, el Proyecto de la Resolución que fije la tarifa regulada, con una antelación no menor a 15 días hábiles.

Adicionalmente, la Ley N° 27838 establece que los Organismos Reguladores están obligados a realizar audiencias públicas descentralizadas en las cuales sustentan y exponen los criterios, metodología, estudios, informes, modelos económicos o dictámenes que servirán de justificación en la fijación de las tarifas reguladas, con anterioridad a la publicación de la Resolución que fija dichas tarifas. De todo ello quedará constancia en la parte considerativa de la referida resolución.

Finalmente, la referida norma establece que las organizaciones representativas de usuarios, pueden solicitar y obtener audiencias privadas con los funcionarios del Organismo Regulador, a fin de intercambiar opiniones respecto del proceso de fijación de precios regulados.

Teniendo en cuenta lo señalado por la norma antes mencionada, se observa que el legislador peruano se ha preocupado por dar transparencia al proceso de fijación de tarifas, a fin de que dichos procesos se realicen con estricta sujeción a criterios técnicos, legales y económicos, permitiendo el acceso a toda la información utilizada por los Organismos Reguladores así como estableciendo la obligación de la realización de audiencias públicas.

Cabe indicar que, en las referidas audiencias los Reguladores exponen los criterios técnicos, económicos y legales en virtud de los cuales fundamentan las tarifas propuestas, en torno a lo cual, tanto los usuarios como los interesados

en general pueden emitir comentarios. Asimismo, existe una regulación especial que obliga a los Reguladores a otorgar audiencias privadas a organizaciones que representen usuarios para discutir la determinación de las tarifas.

Es así que, actualmente existe un marco normativo que ya fomenta la participación de los usuarios e interesados en los procesos regulatorios, por lo cual, resulta razonable y técnicamente ajustado a la naturaleza del título jurídico que legitima a los usuarios y a terceros, el reconocérseles la posibilidad de participar del procedimiento de renegociación contractual, para formular las alegaciones o comentarios que estimen pertinentes.

Considerando lo antes indicado, debemos resaltar que a pesar de contar con un precedente normativo como la Ley N° 27838 respecto a la participación de los interesados en los procesos regulatorios, y a pesar de la recomendación efectuada por la OCDE en relación a la efectividad de la participación de los interesados emitiendo comentarios previa publicación de la propuesta, así como de conocer la relevancia de la participación de los usuarios para transparentar los procesos de toma de decisiones; el marco normativo vigente en el país no ha contemplado una etapa en la cual se efectúe una real participación de los usuarios.

Ello, es aún más preocupante si tenemos en cuenta que del análisis de casos efectuados en el presente documento se ha evidenciado que han existido adendas en las que se ha afectado los interesados de los usuarios e interesados; las mismas que ni el Regulador ha podido contener.

#### 4. PROPUESTA DE MEJORA

Dado el marco teórico, técnico y práctico del procedimiento de modificación de los Contratos de Concesión y teniendo en cuenta la experiencia analizada, podemos señalar que este es un procedimiento que necesita ser fortalecido, dada la frecuencia y la variabilidad de las cuestiones para las que es utilizado por las partes del Contrato. Siendo así, es necesario que se establezcan reglas y normas que garanticen que las instituciones públicas y los Concesionarios actúen de acuerdo con el interés público, rechazando toda acción arbitraria o corrupta.

En ese sentido, se propone otorgar mayor transparencia al proceso de modificación de Contratos, con el objetivo de garantizar que éste responda a criterios técnicos, legales y económicos; que pueda ser siempre verificado o revisado por los usuarios y terceros en general; y sobre todo, por los que podrían verse afectados con la modificación propuesta.

Para realizar la propuesta normativa, es necesario establecer si el proceso de participación aplicara para todos los tipos de modificaciones que las partes, el Estado y el Concesionario propongan realizar al Contrato o únicamente en determinados casos.

En el presente caso, se propone la emisión de una norma con rango de Ley que complemente el procedimiento de modificación de Contratos de Concesión establecido en la normativa vigente, dado que se plantea que la participación se realice cuando la adenda proponga modificaciones sobre materias que puedan afectar a los usuarios o a los terceros.

Siendo así, es necesario establecer un organismo o entidad del Estado que se encargue de realizar una evaluación previa de la propuesta de modificación contractual, a fin de determinar si esta contiene temas que pudieran afectar los intereses de los usuarios o terceros.

Al respecto, es preciso señalar que la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo, Ley N° 29158, señala en su artículo 32 lo siguiente:

### *"Artículo 32.- Organismos Reguladores*

#### *Los Organismos Reguladores:*

*Se crean para actuar en ámbitos especializados de regulación de mercados o para garantizar el adecuado funcionamiento de mercados no regulados, asegurando cobertura de atención en todo el territorio nacional.*

*Están adscritos a la Presidencia del Consejo de Ministros.*

*Dentro de sus respectivos ámbitos de competencia, tienen funciones supervisoras, reguladoras, normativas, fiscalizadoras y sancionadoras; y de solución de controversias y reclamos, en los términos previstos para la Ley de la materia.*

*Definen sus lineamientos técnicos, sus objetivos y estrategias.*

*5. Determinan su política de gasto de acuerdo con la política general de Gobierno.*

*6. Están dirigidos por un Consejo Directivo. Sus miembros son designados mediante concurso público. La ley establece los requisitos y el procedimiento para su designación. Sólo podrán ser removidos en caso de falta grave e incompetencia manifiesta debidamente comprobada, y con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros. La Ley establece el procedimiento para su cese.*

*7. Defienden el interés de los usuarios con arreglo a la Constitución Política del Perú y la ley".*

Asimismo, el artículo 3.1. de la Ley N° 27332, Ley Marco de los Organismos Reguladores, señala que los Organismos Reguladores dentro de sus respectivos ámbitos de competencia, ejercen la función supervisora: comprende la facultad de verificar el cumplimiento de las obligaciones legales, contractuales o técnicas por parte de las entidades o actividades supervisadas, así como la facultad de verificar el cumplimiento de cualquier mandato o resolución emitida por el Organismo Regulador o de cualquier otra obligación que se encuentre a cargo de la entidad o actividad supervisadas.

Sin perjuicio de ello, es pertinente anotar que si bien en el análisis de casos efectuado se ha evidenciado que el Regulador a pesar de ser el llamado a defender los intereses de los usuarios en algunos casos no lo ha hecho o no ha podido frenar las modificaciones contractuales que afectasen a los usuarios; consideramos que parte del problema surge de la propia norma en tanto solo le faculta a efectuar una opinión no vinculante, la misma que puede ser tomada en cuenta o no al momento de determinar la firma de una adenda.

Es por ello que, consideramos que debería otorgársele mayor participación y por lo mismo mayor responsabilidad durante el procedimiento de modificación contractual. Siendo así, consideramos que el Organismo Regulador de la infraestructura de Transporte, OSITRAN es la entidad idónea para emitir opinión respecto de la posible afectación de las propuestas de modificación de los Contratos de Concesión.

Ahora bien, de la evaluación realizada a los Contratos de Concesión, se han identificado casos en los cuales se han afectado los intereses de los usuarios e interesados. En ese sentido, se ha considerado conveniente incluirlos en la propuesta, a efectos de acotar el análisis que realizará el Regulador.

A continuación, detallamos los supuestos y una justificación de su importancia:

- a) Que la propuesta de adenda reduzca los Niveles de Servicio establecidos en el Contrato, o que de alguna forma afecta la calidad de los servicios brindados a los usuarios.

Evidentemente la reducción de los niveles afecta directamente la prestación de servicio y su calidad en perjuicio del usuario. En ese sentido, es importante que estos puedan emitir sus opiniones y comentarios respecto de alguna modificación que pudiera afectarlos directamente.

- b) Que la propuesta de adenda implique la modificación del plazo final de ejecución de la Obras.

Respecto de la modificación del plazo final de ejecución de obras, es importante añadir que en tanto se retrasen las obras, se priva a los usuarios de las mismas de utilizarlas. Ello, además de tener en cuenta que el modelo económico de la Concesión y las tarifas se establecieron teniendo en cuenta la ejecución de las obras y la puesta a disposición de las mismas para los usuarios finales e intermedios, quienes pagan por el uso de la infraestructura concesionada.

- c) Que la propuesta de adenda implique generación de costos adicionales al Concedente.

Este aspecto es necesario regularlo en tanto, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones en su calidad de Concedente representa al Estado Peruano, el cual representa a todos los peruanos. Siendo así, es importante tener participación sobre los compromisos económicos asumidos por el Estado, en tanto estos son pagados con dinero de todos los administrados.

- d) Que la propuesta de adenda implique un incremento de las tarifas pagadas por usuarios, o modificaciones al tipo de cambio que generen incrementos en las tarifas.

Evidentemente modificaciones que generen un aumento de tarifas se encuentran estrechamente relacionados con los usuarios, dado que incrementan el pago que estos deben realizar por los servicios que reciben, dichos incrementos deben ser de conocimiento público dado que tienen que estar debidamente justificados con incrementos en la calidad o mejora de la infraestructura concesionada.

- e) Que la propuesta de adenda implique modificaciones que alteren las bases en virtud de las cuales se otorgó la buena pro para la Concesión, así como los compromisos asumidos por el Concesionario en virtud de estas, sobre todo los compromisos asumidos que fueron determinantes como el Factor de Competencia en la licitación pública

Ello, debido a que una modificación a las condiciones establecidas en las bases podrían afectar negativamente la construcción, operación o administración de la infraestructura tal como fue diseñada desde el principio. Asimismo, afectará a sus competidores, los cuales no pudieron hacerse de la concesión justamente por las exigencias establecidas en las bases y por las condiciones ofertadas por el Concesionario que lo hicieron elegible para adjudicarse la Concesión.

En ese sentido, se adjunta en el Anexo I la propuesta normativa justificada mediante la presente investigación.



## CONCLUSIONES

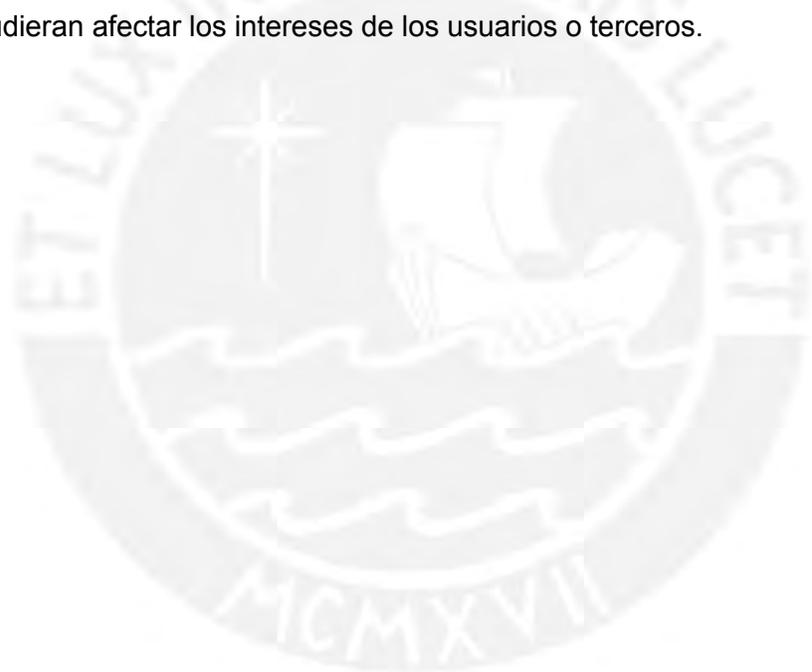
1. Los Contratos de Concesión en el Perú se han convertido en una forma de proveer infraestructura enfatizando los aspectos de calidad: niveles de servicio al menor costo, estándares y regulaciones que permitirán una mejora en la operación e inversión en actividades que el Estado debe financiar, por ser la mejora de los servicios públicos una de sus principales responsabilidades. De acuerdo con el marco normativo vigente, en el proceso de modificación de contratos de concesión, participan de acuerdo con sus competencias legales, el Ministerio al que pertenece la actividad regulada, PROINVERSION, el Ministerio de Economía y Finanzas, la Contraloría General de la República y el Organismo Regulador correspondiente.
2. De acuerdo con la doctrina, lo más idóneo sería que los procesos de renegociación se desarrollen sólo cuando se justifiquen por eventos sobrevinientes, sean estos extraordinarios o imprevisibles, los cuales pueden estar relacionados con la propia operatividad y ejecución del proyecto, o bien con cambios en la economía o con el bienestar de la población. Asimismo, la doctrina considera que la renegociación puede ser positiva, en la medida en la que afronta la naturaleza forzosamente incompleta de los contratos, por consiguiente, el Estado debe garantizar y salvaguardar el interés público a través de la renegociación, sea que haya sido solicitada por el concesionario o por el concedente, pues este es el motor, motivo y finalidad de la actividad administrativa contractual del Estado.
3. Desde el 10 de marzo del 2000, fecha en la que suscribió la primera adenda a un Contrato de Concesión de infraestructura de transporte de uso público hasta la primera semana del mes de diciembre de 2017, se han suscrito un total de 108 adendas, los años en los que más adendas se suscribieron fueron el 2008 y 2009, ambos con 13 adendas. En 21 de los 32 Contratos de Concesión de infraestructura de transporte se suscribieron adendas durante los tres primeros años de vigencia de la Concesión, siendo los Contratos aeroportuarios, en los que se suscribieron mayor cantidad de adendas en este período, con un total de 4.
4. De la revisión de los proyectos de adenda realizada en el presente trabajo, se han podido identificar algunos temas en los cuales podrían afectarse intereses de

terceros con la modificación del Contrato de Concesión.

- Que la propuesta de adenda reduzca los Niveles de Servicio establecidos en el Contrato, o que de alguna forma afecta la calidad de los servicios brindados a los usuarios.
  - Que la propuesta de adenda implique la modificación del plazo final de ejecución de la Obras.
  - Que la propuesta de adenda implique la modificación del plazo de la Concesión.
  - Que la propuesta de adenda implique generación de costos adicionales al Concedente.
  - Que la propuesta de adenda implique un incremento de las tarifas pagadas por usuarios, o modificaciones al tipo de cambio que generen incrementos en las tarifas.
  - Que la propuesta de adenda implique modificaciones que alteren las bases en virtud de las cuales se otorgó la buena pro para la Concesión, así como los compromisos asumidos por el Concesionario en virtud de estas, sobre todo los compromisos asumidos que fueron determinantes como el Factor de Competencia en la licitación pública.
5. En los casos en los que las decisiones de la autoridad se refieran a temas de interés general se debería permitir la participación de terceros interesados a fin de coadyuvar a la comprobación de cualquier estado, información o de alguna exigencia legal no evidenciada por la autoridad. En ese sentido, a efectos de transparentar el procedimiento, se deberá informar a los interesados no solo de la adjudicación del Contrato de Concesión, sino también de la sobrevenida modificación de lo pactado. En ese sentido, debe plantearse la posibilidad de que los terceros interesados puedan participar ante la eventualidad de una modificación del Contrato de Concesión lesiva a sus intereses.
6. Es razonable y técnicamente ajustado a la naturaleza del título jurídico que legitima a los usuarios y a terceros, el reconocérseles la posibilidad de apersonarse al procedimiento, para formular las alegaciones o comentarios que estimen pertinentes. Dado el marco teórico, técnico y práctico el procedimiento de

modificación de los Contratos de Concesión, podemos señalar que este es un procedimiento que necesita ser fortalecido, dada la frecuencia y la variabilidad de las cuestiones para las que es utilizado por las partes del Contrato. Siendo así, es necesario que se establezcan reglas y normas que garanticen que las instituciones públicas y los Concesionarios actúen de acuerdo con el interés público, rechazando toda acción arbitraria o corrupta.

7. Se propone la emisión de una norma con rango de Ley que complemente el procedimiento de modificación de Contratos de Concesión establecido en la normativa vigente, dado que se plantea que la participación se realice cuando la adenda proponga modificaciones sobre materias que puedan afectar a los usuarios o a los terceros. Siendo así, se plantea la opinión previa del Regulador sobre la propuesta de modificación contractual, a fin de determinar si esta contiene temas que pudieran afectar los intereses de los usuarios o terceros.



## ANEXOS

### **ANEXO I: Proyecto de modificación del Decreto Legislativo N° 1224, Decreto Legislativo del Marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos, y de su Reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 410-2015-EF**

#### **GENERALIDADES**

La aplicación de la presente ley se extiende a todos los Organismos Reguladores de Servicios Públicos contemplados en la Ley N° 27332 -Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en Servicios Públicos, a los Ministerios de los Sectores a los que pertenecen las actividades reguladas y a los entidades privadas que hayan suscrito Contratos de Concesión con el Estado Peruano.

La presente tiene por objeto garantizar que la renegociación y modificación de los Contratos de Concesión sea ejecutada con estricta sujeción a criterios técnicos, legales y económicos, sin afectar negativamente los derechos o interés de los usuarios y terceros en general; y establecer los mecanismos que garanticen efectivamente la mayor transparencia en los procesos de modificación de los Contratos de Concesión.

#### **FÓRMULA LEGAL:**

<b>DECRETO LEGISLATIVO N° 1224</b>	<b>PROPUESTA DE MODIFICACIÓN</b>
<p><b>Artículo 22.- Modificaciones contractuales</b></p> <p>22.1 <i>El Estado, de común acuerdo con el inversionista, podrá modificar el contrato de Asociación Público Privada manteniendo su equilibrio económico financiero y las condiciones de competencia del proceso de promoción, conforme a las condiciones y requisitos que establezca el Reglamento.</i></p> <p>22.2 <i>En un plazo máximo de diez (10) días hábiles de recibida la solicitud de adenda, el Ministerio, Gobierno Regional o Gobierno Local convoca a las entidades públicas que deben emitir opinión a la adenda propuesta, quienes asisten al proceso de evaluación conjunta, a la cual también puede ser convocado el</i></p>	<p><b>Artículo 22.- Modificaciones contractuales</b></p> <p>22.1 <i>El Estado, de común acuerdo con el inversionista, podrá modificar el contrato de Asociación Público Privada manteniendo su equilibrio económico financiero y las condiciones de competencia del proceso de promoción, conforme a las condiciones y requisitos que establezca el Reglamento.</i></p> <p>22.2 <i>En un plazo máximo de diez (10) días hábiles de recibida la solicitud de adenda, el Ministerio, Gobierno Regional o Gobierno Local convoca a las entidades públicas que deben emitir opinión a la adenda propuesta, quienes asisten al proceso de evaluación conjunta, a la cual también puede ser convocado el</i></p>

<p><i>inversionista. En esta etapa se puede solicitar información sobre el diseño del proyecto y contrato al Organismo Promotor de la Inversión Privada, que estuvo a cargo del proceso de promoción en que se originó el contrato, o del órgano que haga sus veces.</i></p> <p><i>En los contratos de Asociaciones Público Privadas a cargo de Proinversión las propuestas de modificación a dichos contratos se presentan ante dicha entidad dentro del periodo establecido en el Reglamento, quien convoca y conduce el proceso de evaluación conjunta, y emite opinión de acuerdo a lo establecido en el Reglamento.</i></p> <p><i>En los supuestos previstos en el presente numeral, el inversionista puede solicitar su participación en el proceso de evaluación conjunta."</i></p> <p><i>22.3 Culminado el proceso de evaluación conjunta, el Ministerio, Gobierno Regional o Gobierno Local evalúa y sustenta las modificaciones contractuales; y solicita la opinión no vinculante del organismo regulador respectivo en los proyectos bajo su competencia, y tratándose de materias de competencia del Ministerio de Economía y Finanzas, debe requerirse la opinión previa favorable de dicho Ministerio. Los acuerdos que contengan modificaciones al contrato Asociación Público Privada que no cuenten con opinión previa favorable del Ministerio de Economía y Finanzas, no surten efectos y son nulos de pleno derecho.</i></p> <p><i>22.4 Los plazos y procedimientos dispuestos en el presente artículo, son establecidos en el Reglamento. De no emitirse opinión dentro de los plazos previstos, son consideradas como favorables".</i></p>	<p><i>inversionista. En esta etapa se puede solicitar información sobre el diseño del proyecto y contrato al Organismo Promotor de la Inversión Privada, que estuvo a cargo del proceso de promoción en que se originó el contrato, o del órgano que haga sus veces.</i></p> <p><i>En los contratos de Asociaciones Público Privadas a cargo de Proinversión las propuestas de modificación a dichos contratos se presentan ante dicha entidad dentro del periodo establecido en el Reglamento, quien convoca y conduce el proceso de evaluación conjunta, y emite opinión de acuerdo a lo establecido en el Reglamento.</i></p> <p><i>En los supuestos previstos en el presente numeral, el inversionista puede solicitar su participación en el proceso de evaluación conjunta."</i></p> <p><i>22.3 Culminado el proceso de evaluación conjunta, el Ministerio, Gobierno Regional o Gobierno Local evalúa y sustenta las modificaciones contractuales; <u>y le notifica al Regulador a efectos de iniciar la etapa de participación de los usuarios establecida en el Reglamento. Finalizada dicha etapa, el Ministerio, Gobierno Regional o Gobierno Local solicita la opinión no vinculante del organismo regulador respectivo en los proyectos bajo su competencia, y tratándose de materias de competencia del Ministerio de Economía y Finanzas, debe requerirse la opinión previa favorable de dicho Ministerio. Los acuerdos que contengan modificaciones al contrato Asociación Público Privada que no cuenten con opinión previa favorable del Ministerio de Economía y Finanzas, no surten efectos y son nulos de pleno derecho.</u></i></p> <p><i>22.4 Los plazos y procedimientos dispuestos en el presente artículo, son establecidos en el Reglamento. De no emitirse opinión dentro de los plazos previstos, son consideradas como favorables".</i></p>
---	--

<p align="center"><b>REGLAMENTO DEL DECRETO LEGISLATIVO N° 1224</b></p>	<p align="center"><b>PROPUESTA DE MODIFICACIÓN</b></p>
<p><b>Artículo 57.- Opiniones previas</b></p> <p><i>57.1 En base a la información proporcionada en el proceso de evaluación conjunta, el Ministerio, Gobierno Regional o Gobierno Local determina y sustenta las modificaciones contractuales y solicita la opinión no vinculante del organismo regulador respectivo en los proyectos bajo su competencia.</i></p>	<p><b>Artículo 57.- Opiniones previas</b></p> <p><i>57.1 En base a la información proporcionada en el proceso de evaluación conjunta, el Ministerio, Gobierno Regional o Gobierno Local determina y sustenta las modificaciones contractuales y <u>le notifica al Regulador a efectos de iniciar la etapa de participación de los usuarios establecida en el siguiente artículo. Finalizada dicha etapa solicita la opinión no vinculante del</u></i></p>

<p>57.2 Contando con la opinión del organismo regulador, la entidad pública solicita la opinión previa favorable del Ministerio de Economía y Finanzas en caso las modificaciones alteren el cofinanciamiento, las garantías, así como ante cambios en los parámetros económicos y financieros del contrato, y aquellos cambios que puedan generar modificaciones al equilibrio económico financiero del contrato de Asociación Público Privada o que puedan generar contingencias fiscales al Estado.</p> <p>57.3 Los acuerdos indistintamente a la denominación que adopten, que contengan modificaciones al contrato de Asociación Público Privada, que regulen aspectos de competencia del Ministerio de Economía y Finanzas y que no cuenten con opinión previa favorable de éste, no surten efectos y son nulos de pleno derecho.</p> <p>"57.4 La opinión de las entidades públicas competentes se emite en un plazo no mayor de diez (10) días hábiles, contados a partir del día siguiente de la recepción de la solicitud de opinión. Transcurrido el plazo máximo sin que estas entidades hubiesen emitido su opinión, se entiende que ésta es favorable."</p> <p>57.5 En caso dichas entidades requieran mayor información para la emisión de su opinión, dicho pedido de información se efectúa por una sola vez dentro de los tres (03) días hábiles siguientes a la recepción de la solicitud de opinión. En este supuesto, el cómputo del plazo se suspende y sólo se reinicia una vez recibida la información requerida.</p>	<p>organismo regulador respectivo en los proyectos bajo su competencia.</p> <p>57.2 Contando con la opinión del organismo regulador, la entidad pública solicita la opinión previa favorable del Ministerio de Economía y Finanzas en caso las modificaciones alteren el cofinanciamiento, las garantías, así como ante cambios en los parámetros económicos y financieros del contrato, y aquellos cambios que puedan generar modificaciones al equilibrio económico financiero del contrato de Asociación Público Privada o que puedan generar contingencias fiscales al Estado.</p> <p>57.3 Los acuerdos indistintamente a la denominación que adopten, que contengan modificaciones al contrato de Asociación Público Privada, que regulen aspectos de competencia del Ministerio de Economía y Finanzas y que no cuenten con opinión previa favorable de éste, no surten efectos y son nulos de pleno derecho.</p> <p>"57.4 La opinión de las entidades públicas competentes se emite en un plazo no mayor de diez (10) días hábiles, contados a partir del día siguiente de la recepción de la solicitud de opinión. Transcurrido el plazo máximo sin que estas entidades hubiesen emitido su opinión, se entiende que ésta es favorable."</p> <p>57.5 En caso dichas entidades requieran mayor información para la emisión de su opinión, dicho pedido de información se efectúa por una sola vez dentro de los tres (03) días hábiles siguientes a la recepción de la solicitud de opinión. En este supuesto, el cómputo del plazo se suspende y sólo se reinicia una vez recibida la información requerida.</p>
<p>-</p>	<p><b>Incorporación del artículo 57-A:</b></p> <p>57-A.1. Una vez recibida la propuesta de modificación Contrato de Concesión por parte Ministerio correspondiente, el Organismo Regulador dentro del plazo de un plazo no mayor a 10 días, deberá emitir opinión respecto de la afectación que pudiera implicar la modificación contractual sujeta a opinión. Dicha opinión deberá ser puesta en conocimiento de Ministerio correspondiente, así como del Concesionario que corresponda.</p> <p>En la evaluación de las propuestas de modificación, el Organismo Regulador correspondiente, verificará si se tratan de los siguientes temas o de otro que a su consideración pueda afectar los intereses de los usuarios o de los terceros:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Que la propuesta de adenda reduzca los Niveles de Servicio establecidos en el Contrato, o que de alguna forma afecta la calidad de los servicios brindados a los usuarios.</li> <li>b) Que la propuesta de adenda implique la modificación del plazo final de ejecución de la Obras.</li> </ol>

- c) *Que la propuesta de adenda implique generación de costos adicionales al Concedente.*
- d) *Que la propuesta de adenda implique un incremento de las tarifas pagadas por usuarios, o modificaciones al tipo de cambio que generen incrementos en las tarifas.*
- e) *Que la propuesta de adenda implique modificaciones que alteren las bases en virtud de las cuales se otorgó la buena pro para la Concesión, así como los compromisos asumidos por el Concesionario en virtud de estas, sobre todo los compromisos asumidos que fueron determinantes como el Factor de Competencia en la licitación pública*

*El listado antes señalado no es restrictivo. El Organismo Regulador podrá determinar supuestos diferentes a los mencionados, en los cuales considere, sobre la base de criterios técnicos, que podría existir afectación a los usuarios o terceros.*

*57-A.2. Si la opinión es negativa, es decir, si el Regulador considera que la mencionada modificación involucra materias que pueden afectar negativamente a los usuarios o a los terceros, se deberá seguir convocar a los usuarios e interesados para que emitan comentarios; en caso contrario, de ser la opinión positiva, se continuara con el trámite establecido en el artículo 57°.*

*57-A.3. El Organismo Regulador deberá publicar en el diario oficial El Peruano y en su página web, la propuesta de modificación, con el fin de recibir los comentarios y sugerencias de los interesados, los cuales no tendrán carácter vinculante.*

*Los interesados contarán con un plazo de quince (15) Días, contados a partir de la publicación de la propuesta, para efectos de presentar sus comentarios, observaciones o aportes.*

*Se llevará a cabo una Audiencia Pública en donde el Ministerio correspondiente, expondrá los criterios, informes, modelos económicos o dictámenes, que hayan servido de base para la propuesta. La Audiencia Pública se llevara cabo en un plazo no mayor a cinco (5) días hábiles del vencimiento del plazo para la presentación de comentarios y antes de continuar con el trámite de la modificación. De todo ello quedara constancia en las antecedentes de la adenda.*

*El Ministerio correspondiente deberá elaborar una matriz de los comentarios hechos por los interesados, pronunciándose por los temas mencionados. Esta Matriz deberá ser remitida al Organismo Regulador para su pronunciamiento dentro de un plazo no mayor a diez (10) días de realizada la audiencia, solicitando la opinión del Organismo Regulador.*





## ANEXO II

A continuación, se presenta un cuadro con el detalle de todas las adendas firmadas en los Contratos de Concesión de Infraestructura de Transporte de Uso Público actualizado a la primera semana del mes de diciembre de 2017:

Concesión	Concesionario	Fecha de suscripción de contrato	Modificaciones al contrato		Fecha de suscripción de adenda
			Nº de adenda	Temas propuestos	
Aeropuerto Internacional Jorge Chávez	Lima Airport Partners S.R.L.	14/02/2001	1	(1) Precisiones respecto al plan de emergencias y operación de siniestros en el AIJCh.	06/04/2001
				(2) Precisión respecto a las excepciones para el Cierre del Aeropuerto.	
				(3) Precisiones respecto a los pagos que efectúe el Nuevo Concesionario al Concedente, en el supuesto de efectuarse una nueva licitación producto de la Caducidad de la Concesión.	
				(4) Precisiones respecto a las Controversias No Técnicas de Mayor Valor.	
				(5) Precisiones respecto al equilibrio económico financiero del Contrato de Concesión.	
			2	(1) Modificación de la definición de "Acreedores Permitidos".	25/07/2001
				(2) Precisiones respecto a "Eventos de Fuerza Mayor".	
				(3) Precisiones respecto a la "Terminación de la Concesión por el Concesionario".	
				(4) Precisiones respecto a las "Garantías Permitidas".	
			3	(1) Modificación de la definición de "Ingresos Brutos".	30/09/2002
				(2) Ampliación del ámbito de actuación de la "Cooperación del Concedente" en la operación de la Concesión.	
				(3) Precisiones respecto a los montos derivados de la construcción de las Mejoras, y la aprobación de sus precios unitarios.	
				(4) Precisiones respecto a las áreas para uso gratuito asignadas a las Autoridades Gubernamentales.	
				(5) Ampliación del plazo máximo para la entrega del área requerida para la ampliación del Aeropuerto.	
				(6) Modificaciones y precisiones referidas a causales de caducidad de la Concesión asociadas a Incumplimientos del Concesionario.	
				(7) Precisiones respecto a la Confidencialidad de la información referida al Concedente, a OSITRAN o al Aeropuerto.	
(8) Modificación de las condiciones para el arrendamiento de locales o espacios comerciales dentro del Aeropuerto.					
4	(9) Incluir la obligación de aplicar encuestas de satisfacción a los usuarios, por parte del Concesionario.	30/06/2003			
	(1) Modificación de las definiciones de "Endeudamiento Garantizado Permitido", "Nuevo Concesionario" y "Valor Contable de Mejoras".				

Concesión	Concesionario	Fecha de suscripción de contrato	Modificaciones al contrato		
			Nº de adenda	Temas propuestos	Fecha de suscripción de adenda
				(2) Precisiones respecto a la construcción de las Mejoras Obligatorias. (3) Ampliación del plazo para la entrega del área requerida para la ampliación del Aeropuerto. (4) Ampliación de las garantías dadas por el Concedente al Concesionario. (5) Precisiones respecto a la renovación de la Garantía de Fiel Cumplimiento por parte del Concesionario. (6) Precisiones respecto a la "Ausencia de Responsabilidad del Concedente" y "Ausencia de Daños Indirectos". (7) Precisiones respecto a "Eventos de Fuerza Mayor". (8) Modificaciones referidas a la caducidad de la Concesión, tanto por el Concedente como por el Concesionario. (9) Precisiones respecto a la Solución de Controversias. (10) Precisiones respecto al reembolso de seguros. (11) Precisiones referidas a la entrega de notificaciones y comunicaciones entre las partes y/o el OSITRAN. (12) Precisiones respecto a las solicitudes de enmienda, adición o modificación del Contrato de Concesión. (13) Precisiones respecto al equilibrio económico financiero del Contrato de Concesión. (14) Modificación de las áreas para uso gratuito requeridas por las Autoridades Gubernamentales. (15) Precisiones respecto al "Programa de Desarrollo Máximo de 8 Años" incluido en los Requisitos Técnicos Mínimos.	
			5	(1) Definir el área real de la Concesión del AIJCh que será expropiada y entregada al Concesionario.	25/07/2011
			6	(1) Modificación de las definiciones de "Hora Punta", "Ingresos Brutos", "Requisitos Técnicos Mínimos", "Valor Contable de las Mejoras", "Valor presente del Flujo de Caja Libre" e inclusión de la definición de "Intervenciones Necesarias". (2) Precisiones respecto a las garantías del Estado, con relación al no otorgamiento de concesiones o autorizaciones para la operación de cualquier nuevo aeropuerto dentro de un determinado radio de kilómetros alrededor del AIJCh. (3) Precisiones respecto a la "Cooperación del Concedente" en la operación de la Concesión. (4) Precisiones respecto a las Mejoras Obligatorias. (5) Ampliación del plazo para la entrega del área requerida para la ampliación del Aeropuerto. (6) Precisiones respecto al mantenimiento de los bienes de la Concesión. (7) Modificaciones asociadas a la garantía de calidad por parte del Concesionario, en particular a la actualización de las normas de gestión que deberá cumplir. (8) Modificación de los causales de terminación de la Concesión por parte del Concesionario. (9) Precisiones respecto a las Controversias No Técnicas de Mayor Valor.	08/03/2013

Concesión	Concesionario	Fecha de suscripción de contrato	Modificaciones al contrato		Fecha de suscripción de adenda
			Nº de adenda	Temas propuestos	
Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia del Perú	Aeropuertos del Perú S.A.	11/12/2006		(10) Precisiones respecto al cobro de la TUUA (Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto).	
				(11) Precisiones respecto al acceso de los vehículos destinados al servicio de taxi al AIJCh.	
				(12) Modificaciones al "Anexo 11 - ENTREGA DE TERRENOS PARA LA AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO"	
				(13) Precisiones respecto a los Requisitos Técnicos Mínimos.	
			7	(1) Propuesta integral para asegurar la viabilidad del proyecto, en particular el desarrollo y ejecución de la ampliación del aeropuerto.	25/07/2017
			1	(1) Entrega en operación del Aeropuerto Internacional de Pisco, para su diseño, construcción, mejora, mantenimiento y explotación bajo los términos y condiciones establecidos en el Contrato.	05/02/2008
				(2) Establecer las condiciones de entrega de los aeropuertos adicionales para su operación en el supuesto de que no se consideren las pistas de aterrizaje y calles de rodaje que lo conforman.	
2	(1) Entrega en operación del Aeropuerto CAP FAP Abelardo Quiñones de Chiclayo para su diseño, construcción, mejora, mantenimiento y explotación bajo los terminos y condiciones establecidos en el Contrato.	06/03/2008			
	(2) Modificación referida a la inscripción de los nuevos Bienes de la Concesión, producto de las obras, en el Registro de la propiedad Inmueble respectivo.				
3	(1) Viabilizar el financiamiento de las inversiones establecidas en el Contrato, mediante la modificación de la definición de "Acreedores Permitidos".	17/09/2008			
	(2) Permitir que el Pago por Obras pueda ser efectuado tanto en Nuevos Soles como Dólares Americanos, dependiendo de la moneda que se utilice en la Estructuración Financiera, mediante la modificación de la definición de "Pago por Obras (PAO)".				
	(3) Establecer tarifas especiales para el caso de vuelos de ayuda humanitaria, acción cívica, transporte de delegaciones nacionales e internacionales, de salvamento o aquellos vuelos que retornen por malas condiciones meteorológicas.				
4	(1) Entrega en operación del Aeropuerto CAP FAP Guillermo Concha Ibérico de Piura para su construcción, mejora, mantenimiento y explotación bajo los términos y condiciones establecidos en el Contrato de Concesión.	24/11/2008			
5	(1) Incluir la definición de "Obras adicionales", así como su procedimiento de aprobación y pago respectivo.	23/12/2009			
	(2) Agilizar el proceso de aprobación de los Planes Maestros.				
	(3) Precisar que la obligación de contar con puentes de embarque será incluida en proyectos de inversión pública, la cual será analizada de acuerdo a lo propuesto en el Plan Maestro.				
	(4) Definir la modalidad de pago de los "Estudios técnicos previos".				
6	(1) Incorporar mecanismos para la emisión y pago de los CAO y CRPAO.	20/12/2010			

Concesión	Concesionario	Fecha de suscripción de contrato	Modificaciones al contrato		
			Nº de adenda	Temas propuestos	Fecha de suscripción de adenda
				(2) Definir el procedimiento para evaluar el avance de obras.	
			7	(1) Modificar el plazo en el cual debe emitirse el laudo arbitral en un arbitraje de derecho local respecto a conflictos o incertidumbres con relevancia jurídica definidos como Controversias No Técnicas.	31/03/2011
			8	(1) Modificación de los requisitos previstos para el personal clave del Concesionario (Anexo 24).	12/06/2015
Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia del Perú	Aeropuertos Andinos del Perú S.A.	05/01/2011	1	(1) Modificación del numeral referido al plazo que tiene el concedente para proceder a la entrega del aeropuerto de Andahuaylas al Concesionario para su operación.	04/01/2013
			2	(1) Modificación de los numerales referidos a la definición del Cofinanciamiento, su composición y procedimiento de pago.	06/08/2013
			3	(1) Modificación de los requisitos previstos para el personal clave del Concesionario (Anexo 22).	19/06/2015
Aeropuerto Internacional de Chincheros - Cuzco	Sociedad Aeroportuaria Kuntur Wasi S.A.	04/07/2014	1	(1) Modificar el contrato a razón del requerimiento de acreedores permitidos en torno a la bancabilidad del proyecto.	03/02/2017
Empalme 1B- Buenos Aires- Canchaque	Concesionaria Canchaque S.A.	09/02/2007	1	(1) Modificación de la cláusula 6.14 literal f) y 6.19, relacionadas al inicio de la concesión	16/01/2008
				(2) Modificación del anexo B del contrato de concesión, relacionado al contrato financiero	
			2	(1) Precisiones a la fórmula de ajuste del PAO por variación de precios, establecido en el numeral 4.19 del Anexo B	17/08/2009
			3	(1) Eliminar la definición de Fideicomiso de eventos catastróficos de la cláusula 1.5	25/01/2011
				(2) Modificación de las cláusulas relacionadas a la definición de Fideicomiso de Administración,	
Red Vial Nº6: Puente Pucusana-Cerro Azul-Ica	COVIPERU S.A	20/09/2005	1	(1) Modificación de las definiciones de obras complementarias y obras nuevas en la cláusula 1.5 y modificaciones a las cláusulas 6.20 y 6.22	28/08/2007
				(2) Modificación relacionadas a la ubicación de las unidades de peaje (cláusula 8.14)	
				(3) Modifica en la descripción de las obras (Anexo II)	
				(4) Modificaciones relacionadas a la conservación de las obras complementarias (sección 2 del Anexo I)	
			2	(1) Establecer las condiciones con las cuales se llevará a cabo la modificación del cronograma contractual de obras	08/04/2009
				(2) Actualizar los plazos previstos en el contrato de concesión para la entrega de predios a la sociedad concesionaria	
			3	(1) Modificación de las cláusulas 6.20 6.21 y 6.22 relacionadas a obras complementarias y nuevas	16/03/2010
(2) Modificación de la cláusula 16.1 relacionada a las enmiendas, adiciones o modificaciones al contrato					
4	(1) Adelantar el inicio de la ejecución de las obras	15/06/2011			
5	(1) Sustituir Obra de Revegetación y su Mantenimiento	13/08/2012			

Concesión	Concesionario	Fecha de suscripción de contrato	Modificaciones al contrato		Fecha de suscripción de adenda
			Nº de adenda	Temas propuestos	
				(2) Incorporar los términos de la Tabla conteniendo los valores Mínimos del nivel de Servicio Global.	
			6	(1) Adelantar el inicio de la ejecución de las obras que no han sido objeto en la adenda 4 y 5	30/01/2015
				(2) Acordar las condiciones para la ejecución de las obras de la Tercera Etapa y su Respectivo Mantenimiento	
				(3) Implementar lo resuelto en el Laudo Arbitral del Caso N° 2474-2012-CCL	
				(4) Acordar la no obligación de ejecutar las obras de Revegetación por parte del concesionario	
			7	(1) Adoptar los acuerdos correspondientes a fin de que la SOCIEDAD CONCESIONARIA se encargue de la elaboración de los estudios para la ejecución de las Obras Nuevas contempladas en el Acuerdo Sexto del presente instrumento.	20/07/2016
			8	(1) Modificar el contrato a fin de permitir que el Concesionario obtenga el financiamiento necesario para la acreditación del cierre financiero correspondiente a las obras de la segunda y tercera etapa.	01/12/2016
			9	(1) Permitir la sustitución de inversiones del intercambio vial tambor de mora por el paso a desnivel de tambo de mora y sus mejoras. (2) Permitir la colaboración del Concesionario en la liberación de predios. (3) Precisar la regulación sobre caducidad del contrato por pagos pendientes relacionados a encargos. (4) Precisar el inicio de la ejecución de las obras nuevas.	01/12/2016
IIRSA Sur T5: Matarani-Azángaro e Ilo-Juliaca	COVISUR S.A	24/10/2007	1	(1) Incluir en el Sector Puente Gallatini - Humajalso el tramo de carretera comprendido entre el Km 99+342 al Km 115 + 900 de la Carretera Binacional Ilo - Desaguadero, dentro de los alcances del contrato de concesión	26/11/2010
				(2) Incluir la Vía de Evitamiento de Azángaro dentro del contrato de concesión	
				(3) Modificación de cláusulas 6.26, 6.27 y 6.28 referidas a la aceptación de las obras de construcción	
				(4) Modificación cláusulas 9.11 referida al mecanismo de Compensación por Actividades de Mantenimiento Periódico	
				(5) Modificaciones relacionadas al Mecanismo de Control y Certificación de Avances de Obra	
			2	(1) Precisiones al PAMO (2) Precisiones a la Cuenta de Mantenimiento Periódica del Contrato de Concesión	24/06/2011
3	(1) Modificar cláusulas que permitan regular la definición, procedimientos y condiciones para la construcción de la Segunda Calzada de la carretera Puno - Juliaca	19/06/2015			
IIRSA Centro Tramo N° 2: Puente Ricardo	Sociedad Desarrollo Vial de Los Andes S.A.C.	27/09/2010	1	(1) Permitir la aprobación parcial del Estudio Definitivo de Ingeniería (EDI) de las Obras a Cargo del Concesionario	01/09/2014
			2	(1) Establecer las condiciones para dar inicio y garantizar la correcta ejecución de las Obras	12/01/2015

Concesión	Concesionario	Fecha de suscripción de contrato	Modificaciones al contrato		
			Nº de adenda	Temas propuestos	Fecha de suscripción de adenda
Palma - La Oroya - Huancayo y La Oroya - Dv. Cerro de Pasco				(2) Establecer condiciones para la entrada en operación de la nueva unidad de peaje	
Óvalo Chancay / Dv. Variante Pasamayo-Huaral-Acos	Consortio Concesión Chancay Acos S.A.	20/02/2009	1	(1) Precisiones sobre el procedimiento para el pago de PPO y PAMO	30/04/2010
				(2) Precisiones sobre el abono por concepto de PPO a la cuenta de Fideicomiso de Administración	
(3) Precisiones sobre los mecanismos de ajustes del PPO y del PAMO					
			2	(1) Permitir el inicio de la explotación, la aceptación de las obras de construcción así como la restitución de los niveles de servicio deteriorados.	11/04/2017
IIRSA Norte: Paita-Yurimaguas	Concesionaria IIRSA NORTE S.A.	17/06/2005	1	(1) Modificaciones sobre el procedimiento para el cierre financiero	28/12/2005
				(2) Modificaciones sobre la cláusula de servicios obligatorios	
				(3) Actualización de las unidades de peaje existentes	
				(4) Precisiones sobre el control de pesos y dimensiones Vehiculares	
			2	(1) Modificación en las cláusulas: 6.1 (Etapa de Construcción de Obras)	23/02/2006
				(2) Modificación en el Régimen Económico: Procedimiento para el pago anual de obras PAO	
			3	(1) Modificación en las cláusulas: 1.5 (Definición de Acreedores) e incorporación de nuevas definiciones	21/07/2006
				(2) Modificación de las cláusulas 4.2 (Suspensión del Plazo), 6.1, 6.11 (Libro de Obra y Sugerencias); 6.27,6.33, 8.10, 8.20, 8.21, 8.23, 8.24, 8.28, 8.33, 9.6, 14.1, 14.3, 14.4 (Redacción)	
4	(1) Modificación del plazo en que debe emitirse el laudo arbitral en un arbitraje de derecho local respecto a conflictos o incertidumbres con relevancia jurídica definidos como Controversias No - técnicas	14/05/2009			
5	(1) Modificación de la Cláusula 6.39 e incluir la Cláusula 6.54 al Contrato de Concesión, referida a el monto de Inversión agregado de las Obras Adicionales que se acuerden (se incrementa un monto adicional ascendente a US\$ 53'500,000.00.).	03/05/2011			
	(2) Establecer el mecanismo de pago de las valorizaciones de Obras Adicionales.				
6	(1) Modificación de la cláusula 6.39 del contrato de concesión para ampliar el monto disponible para la ejecución de Obras Adicionales	25/11/2014			
7	(1) Modificación de la cláusula 6.39 del contrato de concesión para ampliar el monto disponible para la ejecución de Obras Adicionales	03/07/2015			
		04/08/2005	1	(1) Aceptación parcial de Obras, por no entregar saneado los terrenos de peajes Pichirhua y Pampamarca.	24/02/2006

Concesión	Concesionario	Fecha de suscripción de contrato	Modificaciones al contrato		
			Nº de adenda	Temas propuestos	Fecha de suscripción de adenda
IIRSA Sur T2: Urcos-Inambari	Interoceánica Sur - Tramo 2 S.A.			(2) Modificación de procedimientos de ejecución del mantenimiento de la transitabilidad en los tramos donde no se ejecuten obras (cláusula 8.21)	
				(3) Incluir nuevo literal (en la cláusula 14.7 ) como resultado de la realización de de las Actividades de manera anticipada a la fecha de vigencia de las obligaciones	
			2	(1) Precisiones sobre el tipo de vehículo para la medición del nivel de servicio de la transitabilidad (inciso c) de la Cláusula 8.21)	16/06/2006
			3	(1) Modificaciones relacionadas con la Bancabilidad del Proyecto. Incluye modificación en 35 cláusulas y los Anexos IX (Procedimiento para evaluar el avance de obra) y Anexo XI (Ejecución de las obras de reconstrucción)	26/07/2006
			4	(1) Precisiones respecto a las disposiciones para las Soluciones Técnicas (Cláusulas. 6.4.A)	16/07/2007
			5	(1) Modificaciones referida a la cierre de los avances de obra con el PAO Contractual y la continuidad de los trabajos por encima de dicho presupuesto (Periodo Transitorio)	18/02/2009
			6	(1) Acuerdo entre las partes sobre la continuidad de la ejecución de las obras que quedaron pendientes al término del periodo transitorio.	31/07/2009
			7	(1) Modificación de la cláusula 3.2.6 de la Adenda 6, en el sentido de incrementar el monto máximo del Periodo Final.	08/07/2010
		8	(1) Dar inicio de manera anticipada la explotación de las Obras de la Concesión del tramo 2.	27/12/2010	
IIRSA Sur T3: Inambari- Iñapari	Interoceánica Sur - Tramo 3 S.A.	04/08/2005	1	(1) Relacionada a aspectos de los trabajos de Transitabilidad, y avances en los Estudios de Ingeniería, Impacto Ambiental y Actividades Preparatorias	24/02/2006
			2	(1) Precisión de los alcances del inciso c) de la Cláusula 8.21 del Contrato de Concesión (precisiones sobre el tipo de vehículo para la medición del nivel de servicio de la transitabilidad)	16/06/2006
			3	(1) Relacionado con la Bancabilidad del Proyecto	26/07/2006
			4	(1) Precisiones respecto a las disposiciones para las Soluciones Técnicas (Cláusulas. 6.4.A)	16/07/2007
			5	(1) Continuidad de las obras hasta su culminación, inversión por encima del PAO contractual - periodo final	31/07/2009
			6	(1) Modificación de las cláusulas 7.1 y 12.2 de la Adenda Nº 5 del Contrato de Concesión, referidas a: obras a ejecutar en el periodo final y monto de inversión de obras adicionales.	15/06/2010
			7	(1) Dar inicio de manera anticipada la explotación de las Obras de la Concesión del tramo 3.	09/12/2010
IIRSA Sur T4: Azángaro- Inambari	INTERSUR Concesiones S.A.	04/08/2005	1	(1) Modificaciones del literal c) de la cláusula 8.21. referido al inicio de los trabajos de transitabilidad	01/03/2006
			2	(1) Precisiones sobre el tipo de vehículo para la medición del nivel de servicio de la transitabilidad.	16/05/2006
			3	(1) Relacionado con la Bancabilidad del Proyecto	26/07/2006

Concesión	Concesionario	Fecha de suscripción de contrato	Modificaciones al contrato		
			Nº de adenda	Temas propuestos	Fecha de suscripción de adenda
			4	(1) Modificar el plazo en el cual debe emitirse el laudo arbitral en un arbitraje de derecho local respecto a conflictos o incertidumbres con relevancia jurídica definidos como Controversias No Técnicas.	18/02/2009
			5	(1) Establecer el mecanismo adecuado para la continuidad de las obras, en razón de haber superado el 10% del PAO contractual.	19/05/2009
			6	(1) Continuidad de las obras hasta su culminación - periodo final	06/08/2009
			7	(1) Dar inicio de manera anticipada la explotación de las Obras de la Concesión del tramo 4.	04/03/2011
Red Vial N° 5: Ancón-Huacho-Pativilca	NORVIAL S.A.	15/01/2003	1	(1) Modificaciones a las cláusulas: 1.5 (Definiciones), 3.3 k (Fecha de suscripción de Contrato), 4.2 (Plazo), 5.1 – 5.2 (Régimen de Bienes) 5.14 (Áreas de terreno), 5.18 (Devolución de Bienes) 6.1, 6.2, 6.7, 6.19 (Obras de Construcción), 8.17, 8.18, 8.20, 8.24 (Explotación de la Concesión) 9.6, 9.7 (Régimen Económico). 10.2, 10.5 (Régimen de Seguros) 12.4 (Cláusula en los Contratos) 14.2 – 14.7, 14.9, 14.12, 14.13, 14.16 (Caducidad) 15.12, 15.14 (Solución de Controversias)	08/11/2004
			2	(1) Modificaciones a las cláusulas: 8.19 (Retribución), 9.5, 9.6 (Régimen Económico) 11.7 a (Relaciones con Terceros)	31/10/2005
			3	(1) Inclusión de la cláusula 6.21 al Contrato de Concesión (Obras complementarias o nuevas vinculadas a mejorar el tránsito)	13/06/2008
			4	(1) Incorporar al concepto de Obras Complementarias la modificación del diseño de Obras contempladas en el Expediente Técnico, a solicitud del Concedente. (2) Permitir la implementación del cobro de la Tarifa en un solo sentido de desplazamiento en la vía, mediante la modificación de la Cláusula 8.14 del Contrato de Concesión.	23/12/2015
IIRSA Sur T1: San Juan de Marcona-Urcos	SURVIAL S.A.	23/10/2007	1	(1) Modificación de cláusulas 6.26, 6.27 y 6.28 referidas a la aceptación de las obras de construcción. (2) Modificación de la cláusula 9.11 referida al mecanismo de compensación por actividades de mantenimiento periódico (3) modificación al literal (iii) del numeral 1.1 del Anexo IX, referido al mecanismo de control y certificación de avances de obra.	22/10/2010
			2	(1) Precisiones al Contrato de Concesión Numeral 3 del Anexo XIII referido al PAMO.	02/06/2011
			1	(1) Permitir la introducción de modificaciones al Estudio Definitivo de Ingeniería aprobado de la segunda calzada (2) Modificación al procedimiento de arbitraje y a la oportunidad del incremento de la tarifa establecida en el literal d) de la cláusula 9.8	01/09/2015
Red Vial N° 4: Pativilca – Santa – Trujillo y Puerto Salaverry	Autopista del Norte S.A.C	18/02/2009	2	(1) Establecer un procedimiento por medio del cual el Concesionario ejecute la Obra Vial Nueva No Ofertada (Vía de Evitamiento Chimbote) (2) Precisar las condiciones para el incremento y ajuste de la Tarifa en las unidades de peaje, (3) Corregir un error material en la fórmula para el cálculo de los Niveles de Servicio Globales de un Sub Tramo.	22/07/2016
			3	(1) Establecer procedimiento para encargar al Concesionario la elaboración del EDI y el Instrumento de Gestión Ambiental.	03/04/2017

Concesión	Concesionario	Fecha de suscripción de contrato	Modificaciones al contrato		
			Nº de adenda	Temas propuestos	Fecha de suscripción de adenda
				(2) Encargar al Concesionario las intervenciones puntuales de conservación de emergencia que se derive del estado de la calzada actual.	
Tramo Vial: Dv. Quilca - Dv. Arequipa (Repartición) - Dv. Matarani - Dv. Moquegua - Dv Ilo - Tacna - La Concordia	Concesionaria Peruana de Vías S.A. COVINCA	30/01/2013	1	(1) Viabilizar el financiamiento necesario para la ejecución de las Obras a cargo del Concesionario	09/05/2016
Autopista del Sol: Tramo Vial: Trujillo - Sullana	Concesionaria Vial del Sol S.A.	25/08/2009	1	(1) Modificar la Cláusula 6.29 del Contrato de Concesión para incrementar el porcentaje previsto como límite al monto de inversión para la ejecución de Obras Adicionales	08/01/2016
			2	(1) Viabilizar la continuación de las obras (2) Modificar el régimen tarifario de la concesión.	23/12/2016
Terminal Portuario de Matarani	Terminal Internacional del Sur S.A.	17/08/1999	1	(1) Modificación del anexo referido a la propuesta técnica del Concesionario.	26/07/2001
				(2) Modificación de formato de mejoras obligatorias y anexo de mejoras obligatorias y eventuales, así como el cronograma de mejoras eventuales.	
			2	(1) Modificar la definición de mejoras e incluir la definición de mejoras voluntarias.	24/07/2006
				(2) Modificar el numeral referido a la propiedad de la concesión.	
				(3) Modificar el numeral referido a las mejoras eventuales basadas en triggers.	
				(4) Incluye un procedimiento de mejoras.	
3	(5) Incluir el mecanismo de revisión tarifaria.	28/10/2013			
	(6) Incluir el numeral de supervisión de obras.				
4	(1) Incorpora el área acuática a la Concesión. (2) Retribución Especial por la inclusión de área acuática.	05/10/2016			
Nuevo Mocupe-Cayalti- Oyotun	OBRAINSA Concesión Valle del Zaña S.A.	30/04/2009	1	(1) Viabilizar la aceptación de las obras de construcción, emisión y pago del CAO (2) Dar inicio a la etapa de explotación.	18/04/2017
Muelle Sur del Terminal	DP World Callao S.R.L.	24/07/2006	1	(1) Incorporar definiciones de Obras Mayores y Obras Menores.	11/03/2010
				(2) Modificación de cláusula relacionada a la aprobación del expediente técnico.	

Concesión	Concesionario	Fecha de suscripción de contrato	Modificaciones al contrato		Fecha de suscripción de adenda
			Nº de adenda	Temas propuestos	
Portuario del Callao				(3) Modificación de la cláusula relacionada a las Inversiones Adicionales. (4) Modificar el numeral referido a las reparaciones mínimas requeridas. (5) Derogación del compromiso de inversión en componente nacional en los procesos de concesión.	
Terminal Portuario de Paita	Terminales Portuarios Euroandinos S.A.	09/09/2009	1	(1) Modificar e incorporar definiciones relacionadas a Inversiones Adicionales. (2) Modificar el numeral relacionado a las Obras de Infraestructura Portuaria. (3) Modificar e incorporar cláusulas relacionadas a Inversión Adicional y Garantías relativas a la inversión adicional. (4) Modificar e incorporar cláusulas referidas a la caducidad de la concesión. (5) Incorporar el Apéndice 2 del Anexo 10, en el cual contiene los términos de la Garantía de Fiel Cumplimiento de Inversiones Adicionales. (6) Incluir el Anexo 23, en el cual se establece los términos principales del Contrato de Fideicomiso de Inversiones Adicionales.	10/12/2010
Muelle de Minerales del Terminal Portuario del Callao	Transportadora Callao S.A.	28/01/2011	1	(1) Modificar el procedimiento de ejecución de la garantía mobiliaria sobre acciones o participaciones correspondientes a la participación mínima. (2) Modificar la sección correspondiente a las relaciones con socios, terceros y personal, relaciones con el socio estratégico. (3) Exclusión de área terrestre e inclusión de área terrestre y acuática (Apéndice 1,2,3 y 4 del Anexo 1)	14/01/2014
Terminal Portuario General San Martín	Terminal Portuario Paracas S.A.	21/07/2014	1	(1) Modificar el Contrato de Concesión a solicitud de los acreedores permitidos, vinculados al cierre financiero del Contrato de Concesión.	04/01/2017
Ferrocarril del Centro	Ferrovías Central Andina S.A.	19/07/1999	1	(1) Complementar el listado de bienes comprendido en el Anexo N°12 del Contrato de Concesión.	10/03/2000
			2	(1) Permitir la devolución anticipada de los bienes de la concesión por razones distintas a su obsolescencia a efectos de permitir un mayor dinamismo al derecho de libre decisión empresarial y gestión del Concesionario.	30/10/2002
				(2) Modificación del listado de bienes comprendido en el Anexo N°3 del Contrato de Concesión. (3) Complementar el listado de bienes comprendido en el Anexo N°2 del Contrato de Concesión.	
			3	(1) Ampliar por un periodo de 5 años el plazo de la Concesión.	26/03/2004
4	(1) Inclusión de cláusula referente al derecho del Concesionario a constituir un fideicomiso sobre su derecho de Concesión. (2) Precisiones respecto a la notificación a las partes de la caducidad del Contrato. (3) Precisiones respecto a la presentación de proyectos o iniciativas por parte del Concesionario para la construcción de Ramales Ferroviarios dentro del Área de Influencia o prolongaciones de la Línea Férrea fuera del Área de influencia.	16/11/2005			

Concesión	Concesionario	Fecha de suscripción de contrato	Modificaciones al contrato		
			Nº de adenda	Temas propuestos	Fecha de suscripción de adenda
				(4) Precisiones respecto al derecho de traslado, por parte del Concesionario, de los activos que conforman la infraestructura vial ferroviaria.	
				(5) Precisiones respecto al derecho del Concesionario de otorgar sus ingresos en garantía de sus obligaciones a favor de los Acreedores Permitidos.	
				(6) Precisiones respecto al derecho del Concesionario de otorgar en hipoteca su derecho a la Concesión en garantía de sus obligaciones a favor de los Acreedores Permitidos.	
				(7) Precisiones respecto a los contratos que el Concesionario celebre con terceros.	
				(8) Precisiones referidas a las causales de caducidad del Contrato de Concesión.	
				(9) Ampliación del procedimiento a realizar ante incumplimientos del Concesionario; asimismo, se establecen precisiones respecto a la intervención de los Acreedores Permitidos.	
				(10) Precisiones respecto al procedimiento de transferencia de la Concesión en caso de incumplimiento del Contrato de Concesión.	
				(11) Precisiones respecto a la Solución de Controversias.	
				(12) Precisiones respecto al equilibrio económico financiero del Contrato de Concesión.	
				(13) Precisiones respecto a las modificaciones del Contrato de Concesión.	
				(14) Reducción del Área matriz en el Tramo Morococha-Cut Off.	
				(15) Reducción del Área matriz en el Tramo Callao-Huancayo.	
			5	(1) Ampliar por un periodo de 5 años el plazo de la Concesión.	09/02/2009
			6	(1) Precisiones respecto a los Operadores de Servicios de Transporte Ferroviario.	15/06/2009
			7	(1) Modificar e incorporar diversas cláusulas y anexos al Contrato de Concesión para permitir (i) la devolución al Concedente del Patio y Factoría Guadalupe y, (ii) la ejecución de la primera etapa del Proyecto de Modernización de Infraestructura Ferroviaria del Ferrocarril del Centro primordialmente en el tramo Callao-La Oroya por parte del Concesionario.	24/09/2009
			8	(1) Reducir el Área matriz en el "Anexo 2 del Contrato de Concesión - Bienes de la Concesión" en 208,08 m <sup>2</sup> , como consecuencia de la devolución al concedente de la parte del Área Matriz en el Tramo Callao-Huancayo.	14/08/2010
			9	(1) Reducir el Área matriz en el "Anexo 2 del Contrato de Concesión - Bienes de la Concesión" en 627,844 m <sup>2</sup> , como consecuencia de la devolución al concedente de la parte del Área Matriz en el Tramo Callao-Huancayo.	08/01/2014
			10	(1) Devolver al Concedente la locomotora N° 413, a fin de fortalecer la operación del Ferrocarril Huancayo – Huancavelica.	04/11/2016

Concesión	Concesionario	Fecha de suscripción de contrato	Modificaciones al contrato		
			Nº de adenda	Temas propuestos	Fecha de suscripción de adenda
Ferrocarril del Sur y Sur - Oriente	Ferrocarril Transandino S.A.	19/07/1999	1	(1) Complementar el listado de bienes comprendido en el Anexo N° 12 del Contrato de Concesión.	10/03/2000
			2	(1) Precisiones respecto a la tarifa por uso de vía.	13/01/2003
			3	(1) Ampliar por un periodo de 5 años el plazo de la Concesión.	14/10/2003
			4	(1) Precisiones respecto a la responsabilidad del Concesionario por los daños y perjuicios que se produjeran por su Operador de servicio de transporte ferroviario vinculado. (2) Precisiones respecto a las modificaciones del Contrato de Concesión.	23/12/2010
			5	(1) Incluir como bienes de la concesión 2 vagones, destinados exclusivamente para incrementar la capacidad de carga actual del tren del ferrocarril del Sur Oriente.	26/07/2013
Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao, Línea 1	GYM Ferrovías S.A.	11/04/2011	1	(1) Modificación de cláusulas relacionadas a los requerimientos de los acreedores permitidos para obtener el endeudamiento garantizado permitido. (2) Modificación del Apéndice 1 del Anexo 4 referido al procedimiento para el pago de los kilómetros garantizados permitidos y kilómetros adicionales.	13/11/2013
			2	(1) Modificar el contrato de concesión por requerimientos operativos para optimizar la operación del Material Rodante Adquirido con el Material Rodante Existente y permitir la revisión del procedimiento y las condiciones para la prestación del servicio.	23/07/2014
			3	(1) Incorporar las cláusulas 17.14, y 17.15 de la Sección XVII del Contrato de Concesión, con la finalidad de considerar el financiamiento directo, por parte del Concedente, de los costos y gastos de las actividades de supervisión de los servicios públicos de transporte ferroviario de pasajeros.	12/02/2016
			4	(1) Ampliar la capacidad de transporte de la Línea 1, como consecuencia del incremento significativo de la demanda por encima de los niveles previstos inicialmente en el Contrato de Concesión.	11/07/2016
Línea 2 y Ramal Av. Faucett-Av. Gambeta de la Red Básica del metro de Lima y Callao	Sociedad Concesionaria Metro de Lima Línea 2 S.A.	28/04/2014	1	(1) Modificar el contrato de concesión en aspectos operativos (elaboración de un Nuevo cronograma de entrega de áreas de la concesión, elaboración del cronograma actualizado de ejecución, definición de interferencias adicionales, valorización de avance e interferencias, optimizaciones de áreas por parte del concedente, toma de posesión, suscripción de actas de entrega con interferencias parciales e inicio de obra en patios talleres, entrega parcial de terreno, aprobación del primer EDI, CAO-AL y pago en el mes 65, regulación de la oportunidad de los pagos según los avances de obra, definición de fase de ejecución de inversiones obligatorias, efectos de la caducidad) (2) Modificar cláusulas relacionadas a la corrección de errores materiales.	26/12/2014

Concesión	Concesionario	Fecha de suscripción de contrato	Modificaciones al contrato		
			Nº de adenda	Temas propuestos	Fecha de suscripción de adenda
				(3) Modificar cláusulas referidos a temas financieros orientados a lograr el cierre financiero (Incorporar un tipo de acreedor, información a remitirse, ajustes en el modelo de certificados del RPI-CAO, ajustes por eventos geológicos)	



## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

### ARIÑO ORTIZ, GASPAR

2010 *Regulación económica de los servicios públicos: dos décadas de regulación de servicios públicos en Iberoamérica: balance y perspectivas.* Lima: Asier : Universidad ESAN : ARA

### BLANQUER CRIADO, DAVID

2012 *La Concesión De Servicio Público.* Valencia: Tirant lo Blanch.

### CASSAGNE, JUAN CARLOS

2009 *El contrato administrativo.* Buenos Aires : Abeledo Perrot,

### CASSAGNE, A., & ARIÑO ORTIZ, G

2005 *Servicios públicos, regulación y renegociación.* Buenos Aires: Lexis Nexis.

### CHASE PLATE, LUIS E., DALLARI, ADILSON A., DIEZ, MANUEL M, GORDILLO, AGUSTÍN (Et. Al.)

1982 *Contratos Administrativos: Contratos especiales. Tomo II.* Buenos Aires: Astrea.

### CONGRESO CONSTITUYENTE DEMOCRÁTICO – REFERENDUM NACIONAL

1993 *Constitución Política del Perú.* 29 de diciembre.

### CONGRESO DE LA REPÚBLICA

1998 Ley N° 26917. *Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte De Uso Público y promoción de Los Servicios de Transporte Aéreo.* 22 de enero.

- 2000 Ley N° 27332. *Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada En Los Servicios Públicos*. 29 de julio.
- 2001 Ley N° 27444. *Ley de Procedimiento Administrativo General*. 10 de abril.
- 2002 Ley N° 27838. *Ley de Transparencia y Simplificación de los Procedimientos Regulatorios de Tarifas*. 04 de octubre.
- 2002 Ley N° 27785. *Ley Orgánica del Sistema Nacional de Control y de la Contraloría General de la República*. 22 de julio.
- 2007 Ley N° 29158. *Ley Orgánica del Poder Ejecutivo*. 18 de diciembre.

#### **CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA**

- 2015 “*Estudio sobre las Causas y efectos de las renegociaciones contractuales de las Asociaciones Público – Privadas en el Perú*”. Editorial Súper Gráfica E.I.R.

#### **COMISIÓN ANDINA DE JURISTAS**

- 1998 *Servicios públicos, privatización, regulación y protección al usuario en Chile, Colombia y Perú*. (n.d). Lima: CAJ.

#### **GUASCH, J.L.**

- 2005 *Concesiones en infraestructura. Cómo hacerlo bien*. Madrid: Banco Mundial.

#### **GUGLIELMI, GILLES**

- 2004 *Gestión privada de los servicios públicos*. Buenos Aires: Ciudad Argentina.

## **MONTESINOS, JORGE Y SAAVEDRA, EDUARDO**

- 2011 *Algunos alcances en torno a la institucionalidad y renegociación de concesiones en infraestructura de transporte” en Revista de Regulación en Infraestructura de Transporte N°7 de OSITRAN. Corporación Gráfica Aliaga S.A.C. Lima.*

## **MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS**

- 2015 Decreto Supremo N° 410-2015-EF. *Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224, Decreto Legislativo del Marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos.* 26 de diciembre.

## **PODER EJECUTIVO – PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA**

- 2015 Decreto Legislativo N° 1224. *Decreto Legislativo del Marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos.* 24 de septiembre.

## **PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS**

- 2006 Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias. *Reglamento General del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – OSITRAN.* 24 de julio.

## **RUIZ, GONZALO MARTIN.**

- 2015 *Regulación Económica de Industrias de Redes: ¿Contractual o Administrativa?.* Documento de trabajo (Departamento de Economía - CISEPA-PUCP) [Serie],

## **RUIZ, GONZALO MARTIN**

2015 Incompleteness and Renegotiation of Concession Contracts: An Empirical Evaluation. *Journal of Applied Economic Sciences*, X (1),

**SUTO, F., AZAÑA, R., CHAMORRO, M., LEÓN, L., & MENCHOLA, M.**

2013 *Renegociación de contratos de concesión en infraestructura de transporte: diagnóstico, análisis y propuestas de mejora*. Lima: Universidad ESAN.

**TRIBUNAL CONSTITUCIONAL DEL PERÚ**

2006 *Sentencia dictada en el Exp. N° 2488-2004-AA/TC. Acción de amparo interpuesta por Empresa de Transportes Sol del Perú contra la Municipalidad Provincial de Pasco, solicitando que se declare inaplicable la Ordenanza Municipal N° 032-2003-CCM-HMPP*. 10 de octubre.

2010 *Sentencia dictada en el Exp. N° 05777-2008-PHD/TC. Recurso de agravio constitucional interpuesto por doña Margarita del Campo Vegas contra la resolución de la Séptima Sala Civil de la Corte Superior de Justicia de Lima*. 3 de setiembre.

**LEÓN MANCO, HUGO**

2014 *“El derecho de la participación ciudadana como componente de la actuación del Estado”*. En CASTRO, Alberto. *Buen Gobierno y Derechos Humanos*. Lima: IDEHPUCP, pp. 231-241.

**VASALLO MAGRO, J. M., & IZQUIERDO DE BARTOLOMÉ, R.**

2010 *Infraestructura pública y participación privada: conceptos y experiencias en América y España*. Caracas: Corporación Andina de Fomento.

**ORGANIZACIÓN PARA LA COOPERACIÓN Y EL DESARROLLO ECONÓMICOS (OCDE):**

- 2012 “Recommendation of the Council on Principles for Public Governance of Public-Private Partnerships” – Consulta 10 de mayo de 2016: <https://www.oecd.org/governance/budgeting/PPP-Recommendation.pdf>.

**ORGANIZACIÓN PARA LA COOPERACIÓN Y EL DESARROLLO ECONÓMICOS (OCDE):**

- 2015 “Regulatory Policy in Perspective: A Reader's Companion to the OECD Regulatory Policy Outlook 2015” – Consulta 04 de abril de 2017: <http://www.oecd.org/gov/regulatory-policy-in-perspective-9789264241800-en.htm>

