



EDMUNDO DEL AGUILA HERRERA
Congresista de la República

"Decenio de la igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la Lucha Contra la Corrupción y la Impunidad"

Proyecto de Ley N° 41380/2018-OR



LEY MARCO PARA CONSTITUIR
FIDEICOMISOS EN FAVOR DE LAS
MUNICIPALIDADES PROVINCIALES.

Los Congresistas de la República integrantes del **Grupo Parlamentario de ACCIÓN POPULAR** que suscriben; a iniciativa del señor Congresista **EDMUNDO DEL AGUILA HERRERA**, ejercen su derecho de iniciativa legislativa conferido en el artículo 107º de la Constitución Política del Perú, y conforme a lo dispuesto en el artículo 76º del Reglamento del Congreso de la República, presentan el siguiente Proyecto de Ley:



LEY MARCO PARA CONSTITUIR FIDEICOMISOS EN FAVOR DE LAS MUNICIPALIDADES PROVINCIALES

1

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La descentralización, constitucionalmente, es una forma de organización democrática y constituye una política permanente del Estado Peruano, de carácter obligatorio, que tiene como objetivo fundamental el desarrollo completo del país. El territorio de la República peruana está integrado por regiones, departamentos, provincias y distritos, en cuyas circunscripciones se constituye y organiza el gobierno a nivel nacional, regional y local; siendo así que, si bien somos un Estado Unitario, cada nivel de gobierno tiene su propio gobierno, el cual a su vez, con sujeción al marco normativo, tiene competencias exclusivas y excluyentes.

El ámbito del nivel regional de gobierno son las regiones y departamentos. El ámbito del nivel local de gobierno son las provincias, distritos y los centros poblados; siendo que los gobiernos locales promueven el desarrollo y la economía local, y la prestación de los servicios públicos y son competentes para fomentar la competitividad, las inversiones y el financiamiento para la ejecución de proyectos y obras de infraestructura local.



Con la descentralización, los Gobiernos Locales asumieron mayor protagonismo dado que se les otorgó la competencia de atender las necesidades de los ciudadanos peruanos; por ser los más cercanos a estos. No obstante, a la cercanía del Gobierno Local con la población, la generación de ingresos por conceptos de rentas que les corresponde, aún es insuficiente.

Una de las fuentes importantes de ingresos de los Gobiernos Locales son los montos obtenidos por concepto de peajes. En efecto, El derogado Artículo 92º de la Ley N° 23853¹, Ley Orgánica de Municipalidades (1984), señalaba que los peajes eran contribuciones que debían pagar los contribuyentes a las municipalidades por los beneficios que derivaban de la ejecución o conservación de las obras públicas:

"Artículo 92.- Las Municipalidades tienen a su cargo la administración de los tributos que a continuación se definen y enumeran: (...) 2.- Contribuciones: Son los tributos que deben pagar los contribuyentes a las Municipalidades por los beneficios que derivan de la ejecución o conservación de las obras públicas. Las Municipalidades pueden establecer Contribuciones por los siguientes conceptos: Mejoras; Peajes; Pontazgo; - Barcaje; y - Otros similares."



Posteriormente, el Artículo 66º del el Decreto Legislativo 776 modificado por la Ley N° 27180, Ley de Tributación Municipal estableció que:

"Artículo 66.- Las tasas municipales son los tributos creados por los Concejos Municipales cuya obligación tiene como hecho generador la prestación efectiva por la Municipalidad de un servicio público o administrativo, reservado a las Municipalidades de acuerdo con la Ley Orgánica de Municipalidades. No es tasa el pago que se recibe por un servicio de índole contractual."

En noviembre de 1991, se publica el Decreto Legislativo N° 758 por el cual se dictan normas para la promoción de las inversiones privadas en la infraestructura de servicios públicos. Con esta publicación se generó el marco legal a fin de entregar por Contrato de Concesión al sector privado, obras de **infraestructura de transportes**, saneamiento ambiental, energía, salud, educación, pesquería, telecomunicaciones, turismo, recreación e infraestructura urbana.

Asimismo, el 30 de junio de 2000 se publicó el Decreto Supremo N° 064-2000-EF por el cual se modificaron apéndices del TUO de la Ley del Impuesto General a las Ventas e Impuesto Selectivo al Consumo, su Reglamento, y emiten disposiciones complementarias; cuyo Primer Párrafo de la Segunda Disposición Transitoria y Final precisa que, el monto por concepto de peaje que corresponde a los concesionarios de obras públicas no

¹ Ley N° 27972. Ley Orgánica de Municipalidades. (27 de mayo de 2003). Cabe señalar que éste Artículo en concreto ya había sido derogado de manera expresa con antelación el 31 de diciembre de 1993 por el Decreto Legislativo 776, Ley de Tributación Municipal.



EDMUNDO DEL AGUILA HERRERA
Congresista de la República

"Decenio de la igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la Lucha Contra la Corrupción y la Impunidad"

constituye tributo sino la retribución por un servicio que presta el concesionario al usuario del mismo, el cual se encuentra comprendido dentro del ámbito de aplicación del Impuesto General a las Ventas e Impuesto de Promoción Municipal.

Finalmente, en la Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, publicada el 27 de mayo de 2003, su Artículo 69° señala que, son rentas municipales –diferentes a ingresos tributarios-, entre otros, el peaje que se cobre por el uso de la infraestructura vial de su competencia.

Como se desprende de esta recopilación normativa-histórica de los peajes, inicialmente los peajes como contribuciones eran recaudados directamente por los Gobiernos Locales; luego del proceso de concesión los peajes dejaron de ser una contribución y se convirtieron en una retribución por un servicio que presta el concesionario al usuario; y dada su naturaleza de servicio, se grava con el Impuesto General a las Ventas. En el caso del peaje, sus recursos son recaudados o cobrados por las mismas empresas concesionarias; y no por los Gobiernos Municipales; ello en la medida que se ejecutan obras de infraestructura y servicios a favor de los ciudadanos.

En el 2019, y luego de las elecciones municipales, los nuevos Gobiernos Locales, enfrentan la necesidad de buscar fuentes de recursos alternativos a fin de lograr el financiamiento de las obras de infraestructura pública que les permitan cumplir con el objetivo de fomentar la competitividad y las inversiones.

3

Legalmente, la Ley Orgánica de Municipalidades, establece que son recursos municipales cuyo objeto es la atención de los gastos corrientes, los recursos directamente recaudados (o recursos propios) que pueden ser a su vez, ingresos corrientes de libre disponibilidad cuyos montos provienen de Impuestos, Tasas, Venta de Bienes, Rentas de la Propiedad, Multas y Sanciones.

En este tipo de ingresos se consideran los provenientes por prestación de Servicios (limpieza pública, alumbrado, seguridad, agua y saneamiento), que deben destinarse exclusivamente al mantenimiento o mejora del servicio que los origina. También se consideran contribuciones especiales de obras públicas, aquellos ingresos que provienen del pago de tributos por los beneficios derivados de la realización de obras públicas.

Por su parte, los recursos transferidos por el Tesoro Público originados en la recaudación de impuestos nacionales son los recursos destinados a un único fin. Entre éstos, cabe destacar las transferencias al Programa del Vaso de Leche, Programas Sociales y proyectos transferidos (FONCODES, Pro-Vías). Recursos que contienen ciertas restricciones para su destino, tales como los provenientes del Canon, Regalías, los cuales solo deben destinarse a gastos de inversión. Recursos de libre disponibilidad por la entidad municipal: FONCOMUN.



EDMUNDO DEL AGUILA HERRERA
Congresista de la República

"Decenio de la igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la Lucha Contra la Corrupción y la Impunidad"

Asimismo, en un marco de estabilidad jurídica y como resultado de importantes inversiones minero energéticas, así como por el aumento de los precios de los recursos naturales en el mercado internacional, principalmente a partir del año 2004, el Perú comenzó a disponer de importantes recursos fiscales, una parte de los mismos transferidos a los gobiernos subnacionales (Gobiernos Regionales y Locales) mediante Canon, Regalías, Fondos de Desarrollo, entre otros.

En cuanto a los montos transferidos desde 2004 hasta el 2018, se ha transferido desde el Gobierno Nacional a los gobiernos subnacionales S/. 90 mil millones (cerca de US\$ 30 mil millones), para el financiamiento de proyectos de inversión pública. En el transcurso de los años, paralelamente a las mayores transferencias que el Gobierno Nacional realizaba a los gobiernos subnacionales, estos últimos han venido elaborando planes de desarrollo con perspectivas de corto, mediano y largo plazo. Sin embargo, por la falta de estrategias y mecanismos adecuados de financiamiento, dichos planes muchas veces no han sido implementados o lo fueron, parcialmente.

En los próximos años se prevé que continuará la transferencia de recursos a los gobiernos subnacionales, explicado por las inversiones ya existentes realizadas en los años previos, a los cuales se sumarán aproximadamente US\$ 65 mil millones de nueva inversión minero energético que se encuentra actualmente en cartera (proyectos vigentes al año 2021) y en forma descentralizada en todo el país. En este contexto, es fundamental crear un programa de financiamiento sostenido de los planes de desarrollo de los gobiernos subnacionales.

Ahora bien, por su parte y en relación con la infraestructura que se ejecuta en el país, es necesario señalar que la calidad de la infraestructura en el desarrollo de los países es fundamental. La literatura existente demuestra el impacto positivo de la infraestructura sobre el crecimiento económico. En países desarrollados como USA, Japón y Corea del Sur, la elasticidad PBI/Infraestructura es aproximadamente 0,2 (Aschauer, Mera, y Uchimua y Gao), y en el Perú cerca de 0,3 (Vásquez Cordano y Vásquez Cordano).

De acuerdo al Plan de Nacional de Infraestructura 2106 – 2025, la brecha de infraestructura total del país asciende a US\$ 160 mil millones, de los cuales, el 20% (US\$ 32 mil millones) corresponde a infraestructura vial.



EDMUNDO DEL AGUILA HERRERA
Congresista de la República

"Decenio de la igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la Lucha Contra la Corrupción y la Impunidad"

BRECHA DE INFRAESTRUCTURA DE MEDIANO Y LARGO PLAZO
(Millones de US\$ del año 2015)

Sector	Brecha a mediano plazo 2016-2020	Brecha 2021-2025	Brecha a largo plazo 2016 - 2025
Agua y Saneamiento¹	6,970	5,282	12,252
Agua potable	1,624	1,004	2,628
Saneamiento	5,345	4,278	9,623
Telecomunicaciones	12,603	14,432	27,036
Telefonía móvil	2,522	4,382	6,884
Banda ancha	10,081	10,070	20,151
Transporte	21,253	36,246	57,499
Ferrocarriles	7,613	9,370	16,983
Carreteras	11,184	20,667	31,850
Aeropuertos	1,419	959	2,378
Puertos	1,037	5,250	6,287
Energía	11,388	19,387	30,775
Salud	9,472	9,472	18,944
Educación²	2,592	1,976	4,568
Inicial	1,037	585	1,621
Primaria	137	137	274
Secundaria	1,418	1,254	2,672
Hidráulico	4,537	3,940	8,477
TOTAL	68,815	90,734	159,549

1/ La brecha de agua y saneamiento sólo considera acceso al servicio, no mejoras en las conexiones ya existentes y tratamiento de aguas residuales.

2/ La brecha de educación contempla únicamente incrementos en la cobertura. No toma en consideración adecuación funcional de los colegios, rehabilitación, o reforzamiento antisísmico.

La calidad de la infraestructura vial, de acuerdo al Fórum Económico Mundial, sitúa al Perú en la posición 108 de una lista de 137 países o jurisdicciones. En este contexto, es fundamental evaluar nuevas medidas en materia fiscal para impulsar el desarrollo de la infraestructura provincial de manera eficiente y descentralizada en el país.

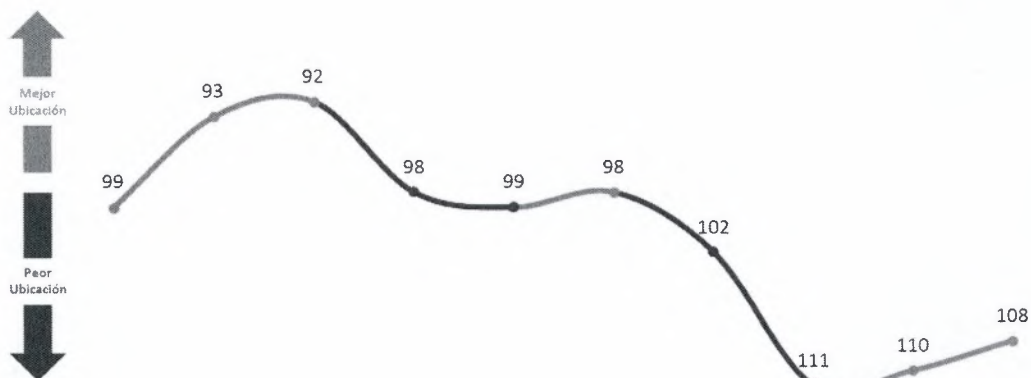


EDMUNDO DEL AGUILA HERRERA
Congresista de la República

"Decenio de la igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la Lucha Contra la Corrupción y la Impunidad"

Perú: Posición WEF Calidad de Carreteras

2008/2009 2009/2010 2010/2011 2011/2012 2012/2013 2013/2014 2014/2015 2015/2016 2016/2017 2017/2018



Perú: Índice de Competitividad Global

6



Fuente: World Economic Forum - The Global Competitiveness Report

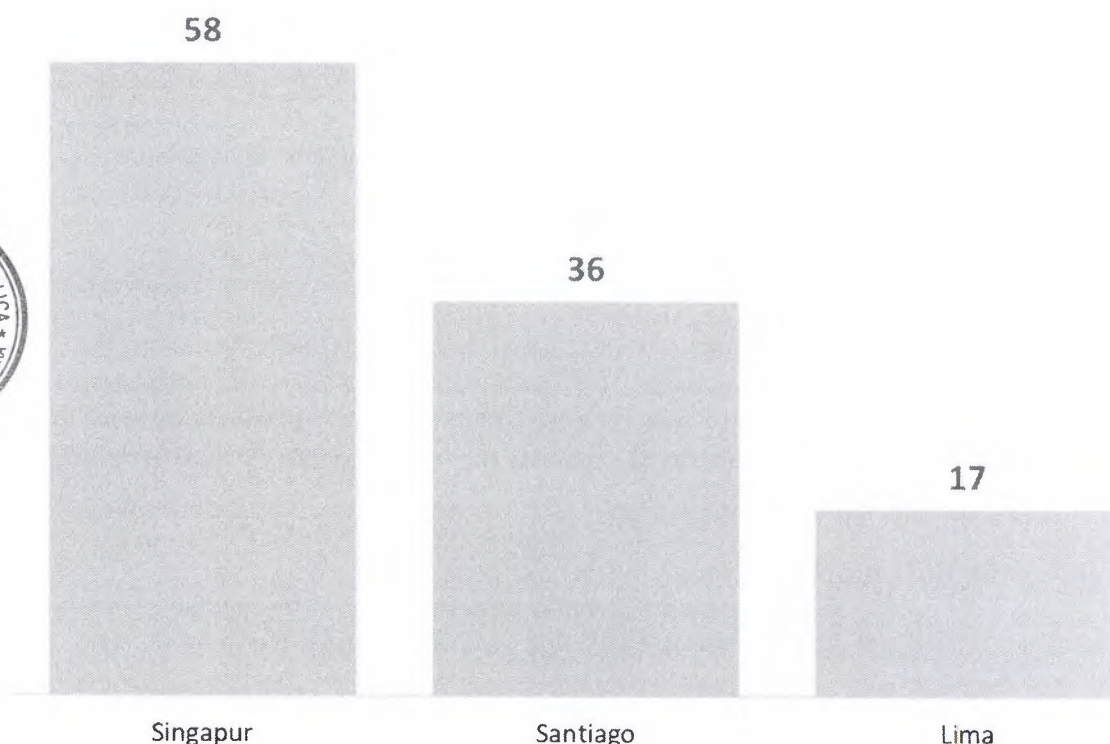


EDMUNDO DEL AGUILA HERRERA
Congresista de la República

"Decenio de la igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la Lucha Contra la Corrupción y la Impunidad"

Uno de los indicadores importantes que nos permite evaluar el estado de la infraestructura de transportes en las ciudades más pobladas, es el referido a la densidad vial.

Red Vial per cápita 2018: metros de vías pavimentadas/100 personas
(metros por cada 100 personas)



7

Fuentes: MTC, Ministerio de Obras Públicas de Chile, CIA.

Como se puede observar del gráfico anterior, la red vial per cápita pavimentada en Lima es sustancialmente más baja en relación a otras ciudades del mundo. En estas condiciones, Lima que presenta menor cantidad de metros de red vial pavimentada por cada 100 personas, presenta externalidades negativas que afectan a su población, principalmente tráfico vehicular en la ciudad y en las carreteras, contaminación atmosférica y acústica, entre otras. Una externalidad negativa es un costo que afecta a alguien que no está implicado directamente en la producción o consumo de cierto bien o servicio. Son repercusiones que tienen los hechos de una persona o actividad en el resto de la población y su quehacer. La externalidad negativa que se presenta en el país se da a



EDMUNDO DEL AGUILA HERRERA
Congresista de la República

"Decenio de la igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la Lucha Contra la Corrupción y la Impunidad"

través del tráfico vehicular, la polución atmosférica y la contaminación acústica ante la presencia de el alto número de automóviles que circulan en las pistas y autopistas.

Urrunaga, Hiraoka y Risso (2001), afirman que *"las externalidades son efectos negativos externos al sistema de precios, que se producen sobre terceras personas al realizarse un proceso de producción o consumo. El término externo al sistema de precios hace alusión al hecho que un individuo utiliza un recurso sin compensar (recibir) al (del) resto de la sociedad por el costo (ingreso) que esto le genera, no internalizando así en su comportamiento los efectos que su decisión tiene sobre los demás. Ello, a diferencia de lo que ocurre en un mercado competitivo sin distorsiones, donde los individuos pagan el costo social de los bienes o servicios que consumen, el que se entiende como la compensación que debe hacerse al resto de la sociedad que no podrá hacer uso de tales recursos. En este último caso las decisiones individuales son eficientes. El bienestar de la sociedad puede ser mejorado, luego, si se toman medidas correctivas para incorporar en la toma de decisiones privadas tales efectos externos."*



La recomendación usual para la corrección de las externalidades negativas es la aplicación de un impuesto y el uso adecuado del mismo. En este sentido, es fundamental utilizar los impuestos recaudados en el sistema de transporte con el IGV a los peajes, en atenuar los efectos negativos de la externalidad sobre la población.

8

Ante este panorama, y con el objetivo de buscar fuentes de financiamiento para los gobiernos subnacionales se propone crear el marco legal para la constitución de Fideicomisos que financien proyectos de infraestructura pública de las Municipalidades Provinciales según la legislación sobre competencias de los Gobiernos Locales.

Bajo este esquema, en primer término, se autoriza al Gobierno Nacional a través del Ministerio de Economía y Finanzas, en concreto al Tesoro Público, para que constituyan un Fideicomiso para cada una de las Municipalidades Provinciales, bajo cuya circunscripción territorial se ejecutan y/o desarrollan Contratos de Concesión Vial que se financien total o parcialmente con el cobro de peajes.

Los contratos de concesión que se encuentren bajo el ámbito de aplicación de la presente iniciativa son señalados de manera explícita en el Anexo I de la misma; pero además se incluyen aquellos que, bajo las mismas características, se suscriban a futuro.

A fin de administrar estos Fideicomisos se designa a la Corporación Financiera de Desarrollo S.A. – COFIDE.

La idea central de este proyecto es que los recursos que transferirá el Gobierno Nacional – Ministerio de Economía y Finanzas, a los Fideicomisos, son los montos que por concepto

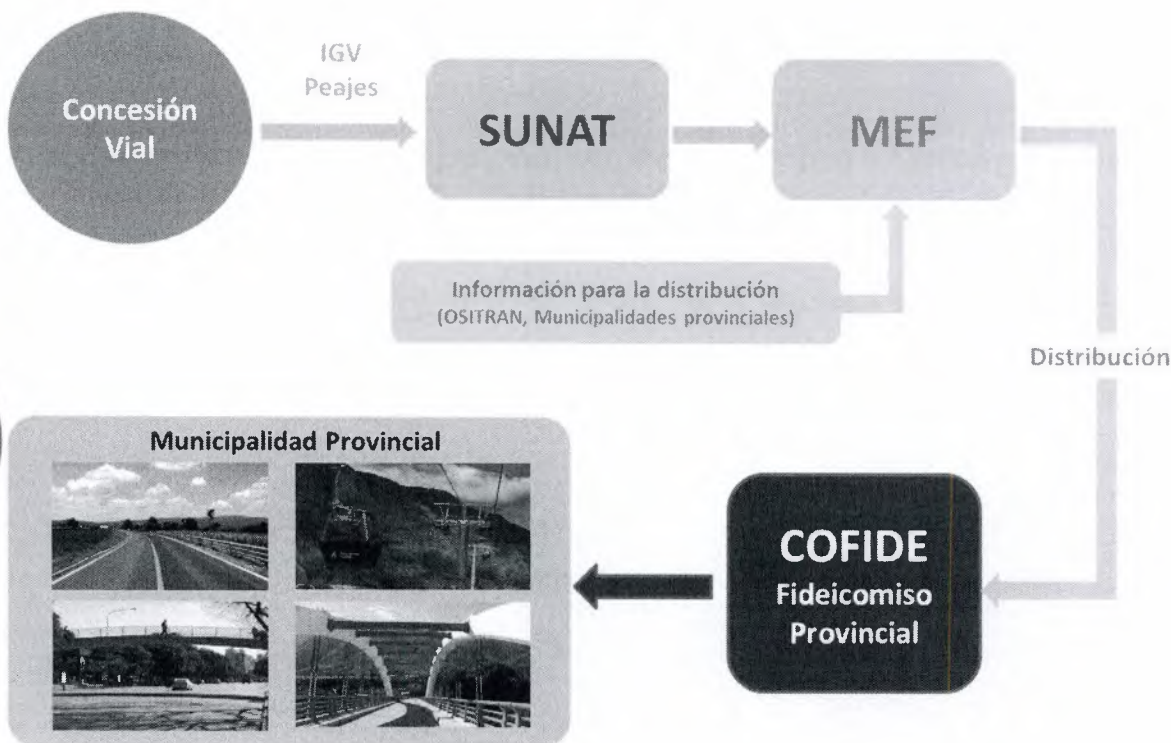


EDMUNDO DEL AGUILA HERRERA
Congresista de la República

"Decenio de la igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la Lucha Contra la Corrupción y la Impunidad"

de Impuesto General a las Ventas gravan el pago del peaje de cada Contrato de Concesión Vial; según el esquema que se propone a continuación.

Flujo de la Recaudación



9

A fin de evitar la atomización de los fideicomisos, se requiere que, cada Fideicomiso debe recibir al menos S/. 100, 000.00 (Cien mil y 00/100 SOLES). Y en el caso que éste monto sea menor cada Concejo Municipal puede decidir solicitar al Ministerio de Economía y Finanzas la Constitución del Fideicomiso. Para el caso que los Consejos Municipales no soliciten la conformación de tales fondos en el plazo que señale el reglamento los recursos revertirán al Tesoro Público.

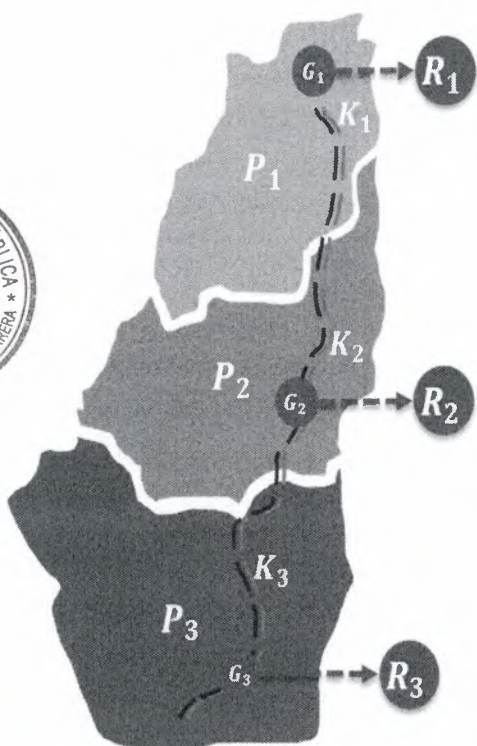
Para la distribución de los recursos, el Ministerio de Economía y Finanzas mediante Resolución Ministerial aprobará los índices respectivos; utilizando la metodología que establezca el reglamento, teniendo en cuenta lo siguiente:

a) Cincuenta por ciento (50%) del total recaudado por cada contrato de concesión vial se distribuirá en favor de cada Municipalidad Provincial en proporción al kilometraje vial que recorre dicha concesión en la circunscripción territorial de la Municipalidad Provincial.



b) Cincuenta por ciento (50%) del total recaudado por cada contrato de concesión vial se distribuirá en favor de cada Municipalidad Provincial en proporción al monto recaudado en cada unidad de peaje que se encuentre ubicada en su circunscripción provincial.

Criterio de Distribución



$$R_T = \sum R_i$$

$$K_T = \sum K_i$$

$$F_i = R_T \times 0.5 \times \frac{R_i}{R_T} + R_T \times 0.5 \times \frac{K_i}{K_T}$$

Donde:

P_i : Provincia i

G_i : Unidad de peaje en la provincia i

R_i : IGV de monto recaudado en G_i

K_i : Kilómetros de infraestructura vial de la concesión en la provincia i

F_i : Monto asignado al fideicomiso de la provincia i

10

Los recursos del Fideicomiso de cada Municipalidad Provincial se destinarán a financiar proyectos de inversión referidos a la ejecución de obras de infraestructura, así como el mantenimiento de éstas. Estas intervenciones podrán tener carácter multianual. Estos recursos pueden cofinanciar la ejecución de infraestructura y su mantenimiento. Los recursos transferidos al Fideicomiso podrán ser utilizados para financiar el pago de obligaciones, compromisos, avances de obra y/o mantenimiento, garantías financieras y no financieras, y repago de financiamientos del propio fideicomiso a entes multilaterales, públicos y/o privados, según sea el caso. Los Fideicomisos regulados en la presente iniciativa, podrán concertar financiamientos, para lo cual no será necesario que cuente con una clasificación de riesgo. Se podrá destinar hasta el ocho por ciento (8%) del total de cada monto fideicometido en un ejercicio fiscal, a financiar estudios de pre inversión,



EDMUNDO DEL AGUILA HERRERA
Congresista de la República

"Decenio de la igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la Lucha Contra la Corrupción y la Impunidad"

factibilidad y consultorías vinculados directamente a la ejecución de los proyectos permitidos bajo la presente iniciativa de ley.

EFFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACION NACIONAL

En cuantos a la constitucionalidad de la presente norma debemos indicar que la misma no crea un tributo, tampoco genera un tratamiento tributario especial que amerite seguir el tratamiento prescrito por la Constitución Política del Perú por el Principio de Reserva de Ley. En cuanto a su incidencia sobre la legislación vigente, sostenemos que no existe norma similar. La presente iniciativa propone:

TEXTO VIGENTE NO EXISTE	PROPUESTA DE TEXTO LEGAL
	Artículo 1º.-Objeto. La presente Ley tiene por objeto crear el marco legal para la constitución de Fideicomisos en favor de las Municipalidades Provinciales que financien proyectos de infraestructura pública.
	Artículo 2º.- Autorización para constituir Fideicomisos. Autorícese al Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Economía y Finanzas, para constituir un Fideicomiso para cada una de las Municipalidades Provinciales en cuya circunscripción territorial se ejecuten y/o desarrollen uno o varios Contratos de Concesión Vial que se financien total o parcialmente con el cobro de peajes. Se encuentran bajo este marco los contratos de concesión vial vigentes y aquellos que se suscriban a futuro.
	Artículo 3º Patrimonio Autónomo. La empresa Fiduciaria. Los Fideicomisos que se constituyan a favor de las Municipalidades Provinciales beneficiarias de la presente Ley, son patrimonios autónomos. La Corporación Financiera de Desarrollo S.A. – COFIDE, es designada como Empresa Fiduciaria de estos Fideicomisos y será su administradora según lo señale la presente Ley y su Reglamento.
	Artículo 4º - Recursos del Fideicomiso Los recursos que transfiere el Gobierno Nacional – Ministerio de Economía y Finanzas - a los Fideicomisos, provienen de los montos recaudados por concepto del Impuesto General a las Ventas e Impuesto de Promoción Municipal que grava el pago del peaje de cada Contrato de Concesión Vial.



11



EDMUNDO DEL AGUILA HERRERA
Congresista de la República

"Decenio de la igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la Lucha Contra la Corrupción y la Impunidad"



2-

	Artículo 5º.- Transferencia del Ministerio de Economía y Finanzas El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Economía y Finanzas, transfiere mensualmente los recursos a cada uno de los Fideicomisos constituidos a favor de las Municipalidades Provinciales beneficiarias por la presente norma, de acuerdo a los criterios señalados en el Artículo 7º de la presente Ley y al Contrato de Fideicomiso suscrito.
	Artículo 6º.- Monto Mínimo. Transferencia del Ministerio de Economía y Finanzas. 6.1 A fin de poder constituir un Fideicomiso a favor de una Municipalidad Provincial se requiere que este Fideicomiso pueda recibir, mensualmente, al menos el monto de S/. 10,000.00 (Diez mil y 00/100 Soles). 6.2 En el caso que este monto sea menor al señalado en el párrafo anterior, cada Concejo Municipal Provincial podrá solicitar al Ministerio de Economía y Finanzas la transferencia de estos fondos a su favor. Estos montos deben ser usados en la ejecución y/o mantenimiento en infraestructura vial municipal. 6.3 Por Decreto Supremo con voto aprobatorio del Consejo de Ministros refrendado por el Ministro de Economía y Finanzas se podrá incorporar dentro de los alcances de la presente Ley otros contratos de concesión vial que incorporen proyectos de inversión privada; así como otros contratos.
	Artículo 7º.- Criterios para la aprobación del Índice de Distribución Para la distribución de los recursos, el Ministerio de Economía y Finanzas mediante Resolución Ministerial aprueba los índices respectivos; utilizando la metodología que establezca el reglamento, teniendo en cuenta lo siguiente: a) Cincuenta por ciento (50%) del total recaudado por cada contrato de concesión vial, se distribuye a favor de cada Municipalidad Provincial beneficiaria, en proporción al kilometraje vial que recorre dicha concesión en la circunscripción territorial de la respectiva Municipalidad Provincial. b) Cincuenta por ciento (50%) del total recaudado por cada contrato de concesión vial, se distribuye a favor de cada Municipalidad Provincial, en proporción al monto recaudado en cada unidad de peaje que se encuentre ubicada en su respectiva circunscripción provincial.

12



EDMUNDO DEL AGUILA HERRERA
Congresista de la República

"Decenio de la igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la Lucha Contra la Corrupción y la Impunidad"



Edmundo del Águila Herrera

	Artículo 8º. – Utilización de los recursos de los Fideicomisos 8.1 Los recursos del Fideicomiso se destinarán a financiar y/o cofinanciar proyectos de inversión referidos a la ejecución de obras de infraestructura pública, así como su mantenimiento. 8.2 Los recursos transferidos al Fideicomiso pueden ser utilizados para financiar el pago de obligaciones, compromisos, avances de obra y/o mantenimiento, garantías financieras y no financieras, y repago de financiamientos del propio fideicomiso a entidades financieras y/o instituciones multilaterales, públicas y/o privadas, según sea el caso. 8.3 Los Fideicomisos regulados por la presente Ley podrán concertar financiamientos, para lo cual no será necesario que cuente con una clasificación de riesgo. 8.4 Se puede destinar hasta el ocho por ciento (8%) del total de cada monto fideicometido, en un ejercicio fiscal, a financiar estudios de pre inversión y definitivos, vinculados directamente a la ejecución de los proyectos permitidos bajo la presente norma.
	Artículo 9º.- Remisión de Información Facúltese al Ministerio de Economía y Finanzas a fin de requerir la información necesaria a todas las entidades del sector público y privado a fin de poder dar cumplimiento a la presente Ley.
	Artículo 10º.- Reglamento En un plazo no mayor de sesenta (60) días calendario, la Presidencia del Consejo de Ministros, el Ministerio de Economía y Finanzas, y el Ministerio de Energía y Minas, dictan las medidas complementarias y reglamentarias, así como todas las normas necesarias para la debida ejecución de la presente Ley.
	Artículo 11 º.- Vigencia La presente Ley entra en vigencia al día siguiente de su publicación.
	Artículo 12 º.- Derogación Deróguese o déjense sin efecto las disposiciones legales que se opongan a la presente Ley.

13

ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

La presente iniciativa legal, según las estimaciones efectuadas del 2018, el monto a ser transferido a estos Fideicomisos desde el Tesoro Público es de Doscientos cincuenta y un



EDMUNDO DEL AGUILA HERRERA
Congresista de la República

"Decenio de la igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la Lucha Contra la Corrupción y la Impunidad"

millones cuatrocientos veintitrés mil novecientos sesenta y ocho y 00/100 Soles (S/.251'423,968).

En este sentido, la aplicación de la presente propuesta normativa no genera gastos adicionales en el Presupuesto del Sector Público, toda vez que las normas señalan la forma en cómo se debe distribuir lo recaudado por concepto del Impuesto General a las Ventas, sin demandar recursos adicionales al Tesoro Público.

Montos Estimados de Fideicomisos 2018
(En Soles)

Provincia	Montos estimados
Lima	115,786,613
Chincha	13,667,795
Cañete	13,175,768
Huaura	10,659,684
Virú	7,741,059
Huarmey	7,692,135
Barranca	5,869,580
Piura	5,781,808
Lambayeque	5,065,337
Ascope	4,984,376
Yauli	4,684,469
Huarochoir	4,378,606
Arequipa	4,121,040
Huaral	3,669,972
Chepén	3,287,005
Santa	2,816,397
Trujillo	2,440,342
Mariscal Nie	2,285,647
Otros	33,316,333
Total	251,423,968

14

La propuesta tiene los siguientes beneficios netos:

- Beneficiará el proceso de descentralización de funciones y económica, del Gobierno Nacional en favor de los Gobiernos Locales Provinciales.
- Generará empleo en favor de la población local, por ende, mejorará la economía familiar local.
- Coadyuvará en atenuar los efectos negativos de las externalidades sobre la población.
- Mejorará los niveles de salud y bienestar de la población.



EDMUNDO DEL AGUILA HERRERA
Congresista de la República

"Decenio de la igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la Lucha Contra la Corrupción y la Impunidad"

- Contribuirá en las acciones ya emprendidas y que se emprendan en torno a los temas medio ambientales.
- Permitirá satisfacer necesidades básicas de infraestructura pública que requiere la población.
- Posibilitará dinamizar el desarrollo socio económico y comercial.
- Aportará en el cumplimiento por los Gobiernos Municipales, de sus funciones en materia de infraestructura pública.
- Disminuirá los niveles de pobreza y extrema pobreza.
- Fomentará la Competitividad, Productividad y Formalización de la Actividad Económica.
- Propiciará el desarrollo integral y sostenido.

VINCULACIÓN CON LAS POLÍTICAS DE ESTADO DEL ACUERDO NACIONAL

La propuesta legislativa va en concordancia con las siguientes Políticas de Estado del Acuerdo Nacional:

DEMOCRACIA DEMOCRÁCIA Y ESTADO DE DERECHO

1. Fortalecimiento del Régimen Democrático y del Estado de Derecho.
8. Descentralización Política, Económica y Administrativa para Propiciar el Desarrollo Integral, Armónico y Sostenido del Perú.

EQUIDAD Y JUSTICIA SOCIAL

10. Reducción de la Pobreza.
12. Acceso Universal a una Educación Pública Gratuita y de Calidad y Promoción y Defensa de la Cultura y del Deporte.
13. Acceso Universal a los Servicios de Salud y a la Seguridad Social.
14. Acceso al Empleo Pleno, Digno y Productivo.

COMPETITIVIDAD DEL PAÍS

17. Afirmación de la Economía Social de Mercado.
18. Búsqueda de la Competitividad, Productividad y Formalización de la Actividad Económica.
19. Desarrollo Sostenible y Gestión Ambiental.
21. Desarrollo en Infraestructura y Vivienda.

En consecuencia, habiéndose cumplido con lo establecido en el artículo 75° del Reglamento



EDMUNDO DEL AGUILA HERRERA
Congresista de la República

"Decenio de la igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la Lucha Contra la Corrupción y la Impunidad"

Interno del Congreso de la República, se propone el siguiente proyecto de Ley:

FORMULA LEGAL

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA:

Ha dado la Ley siguiente:

LEY MARCO PARA CONSTITUIR FIDEICOMISOS EN FAVOR DE LAS MUNICIPALIDADES PROVINCIALES

Artículo 1º.-Objeto.

La presente Ley tiene por objeto crear el marco legal para la constitución de Fideicomisos en favor de las Municipalidades Provinciales que financien proyectos de infraestructura pública.

Artículo 2º.- Autorización para constituir Fideicomisos.

Autorícese al Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Economía y Finanzas, para constituir un Fideicomiso para cada una de las Municipalidades Provinciales en cuya circunscripción territorial se ejecuten y/o desarrollen uno o varios Contratos de Concesión Vial que se financien total o parcialmente con el cobro de peajes. Se encuentran bajo este marco los contratos de concesión vial vigentes y aquellos que se suscriban a futuro.

Artículo 3º Patrimonio Autónomo. La empresa Fiduciaria.

Los Fideicomisos que se constituyan a favor de las Municipalidades Provinciales beneficiarias de la presente Ley, son patrimonios autónomos. La Corporación Financiera de Desarrollo S.A. – COFIDE, es designada como Empresa Fiduciaria de estos Fideicomisos y será su administradora según lo señale la presente Ley y su Reglamento.

Artículo 4º - Recursos del Fideicomiso

Los recursos que transfiere el Gobierno Nacional – Ministerio de Economía y Finanzas - a los Fideicomisos, provienen de los montos recaudados por concepto del Impuesto General a las Ventas e Impuesto de Promoción Municipal que grava el pago del peaje de cada Contrato de Concesión Vial.

Artículo 5º.- Transferencia del Ministerio de Economía y Finanzas

El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Economía y Finanzas, transfiere mensualmente los recursos a cada uno de los Fideicomisos constituidos a favor de las Municipalidades Provinciales beneficiarias por la presente norma, de acuerdo a los criterios señalados en el Artículo 7º de la presente Ley y al Contrato de Fideicomiso suscrito.



EDMUNDO DEL AGUILA HERRERA
Congresista de la República

"Decenio de la igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la Lucha Contra la Corrupción y la Impunidad"

Artículo 6º.- Monto Mínimo. Transferencia del Ministerio de Economía y Finanzas.

6.1 A fin de poder constituir un Fideicomiso a favor de una Municipalidad Provincial se requiere que este Fideicomiso pueda recibir, mensualmente, al menos el monto de S/. 10,000.00 (Diez mil y 00/100 Soles).

6.2 En el caso que este monto sea menor al señalado en el párrafo anterior, cada Concejo Municipal Provincial podrá solicitar al Ministerio de Economía y Finanzas la transferencia de estos fondos a su favor. Estos montos deben ser usados en la ejecución y/o mantenimiento en infraestructura vial municipal.

6.3 Por Decreto Supremo con voto aprobatorio del Consejo de Ministros refrendado por el Ministro de Economía y Finanzas se podrá incorporar dentro de los alcances de la presente Ley otros contratos de concesión vial que incorporen proyectos de inversión privada; así como otros contratos.

Artículo 7º.- Criterios para la aprobación del Índice de Distribución

Para la distribución de los recursos, el Ministerio de Economía y Finanzas mediante Resolución Ministerial aprueba los índices respectivos; utilizando la metodología que establezca el reglamento, teniendo en cuenta lo siguiente:

- c) Cincuenta por ciento (50%) del total recaudado por cada contrato de concesión vial, se distribuye a favor de cada Municipalidad Provincial beneficiaria, en proporción al kilometraje vial que recorre dicha concesión en la circunscripción territorial de la respectiva Municipalidad Provincial.
- d) Cincuenta por ciento (50%) del total recaudado por cada contrato de concesión vial, se distribuye a favor de cada Municipalidad Provincial, en proporción al monto recaudado en cada unidad de peaje que se encuentre ubicada en su respectiva circunscripción provincial.

Artículo 8º. – Utilización de los recursos de los Fideicomisos

8.1 Los recursos del Fideicomiso se destinarán a financiar y/o cofinanciar proyectos de inversión referidos a la ejecución de obras de infraestructura pública, así como su mantenimiento.

8.2 Los recursos transferidos al Fideicomiso pueden ser utilizados para financiar el pago de obligaciones, compromisos, avances de obra y/o mantenimiento, garantías financieras y no financieras, y repago de financiamientos del propio fideicomiso a entidades financieras y/o instituciones multilaterales, públicas y/o privadas, según sea el caso.

8.3 Los Fideicomisos regulados por la presente Ley podrán concertar financiamientos, para lo cual no será necesario que cuente con una clasificación de riesgo.



EDMUNDO DEL AGUILA HERRERA
Congresista de la República

"Decenio de la igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la Lucha Contra la Corrupción y la Impunidad"

8.4 Se puede destinar hasta el ocho por ciento (8%) del total de cada monto fideicometido, en un ejercicio fiscal, a financiar estudios de pre inversión y definitivos, vinculados directamente a la ejecución de los proyectos permitidos bajo la presente norma.

Artículo 9º.- Remisión de Información

Facúltase al Ministerio de Economía y Finanzas a fin de requerir la información necesaria a todas las entidades del sector público y privado a fin de poder dar cumplimiento a la presente Ley.

Artículo 10º.- Reglamento

En un plazo no mayor de sesenta (60) días calendario, la Presidencia del Consejo de Ministros, el Ministerio de Economía y Finanzas, y el Ministerio de Energía y Minas, dictan las medidas complementarias y reglamentarias, así como todas las normas necesarias para la debida ejecución de la presente Ley.

Artículo 11 º.- Vigencia

La presente Ley entra en vigencia al día siguiente de su publicación.

Artículo 12 º.- Derogación

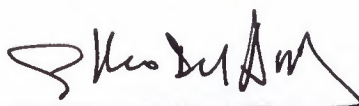
Deróguese o déjense sin efecto las disposiciones legales que se opongan a la presente Ley.

Comuníquese al señor Presidente de la República para su promulgación.

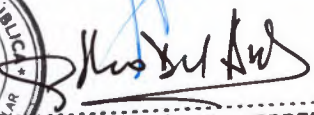
En Lima a los ...

Lima, 21 de Mayo de 2019




EDMUNDO DEL AGUILA HERRERA
Congresista de la República




EDMUNDO DEL ÁGUILA HERRERA
Vocero Titular
Grupo Parlamentario Acción Popular


Paloma Novoa

www.congreso.gob.pe

Jirón Huallaga 358, Mezzanine Oficina 02
Lima Perú
Teléfonos 311-7182 / 311-7777 anexo 7182

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, 28 de MAYO del 2019.

Según la consulta realizada, de conformidad con el
Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la
República: pase la Proposición N° 4380 para su
estudio y dictamen, a la(s) Comisión(es) de
DESCENTRALIZACIÓN, REGIONALIZACIÓN,
GOBIERNOS LOCALES Y MODERNIZACIÓN
DE LA GESTIÓN DEL ESTADO; ECONOMÍA,
BANCA, FINANZAS E INTELIGENCIA
FINANCIERA. -


GIANMARCO PAZ MENDOZA
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

EDMUNDO DEL AGUILA HERRERA
Congresista de la República

EDMUNDO DEL AGUILA HERRERA
Vocero Titular
Grupo Parlamentario Unidad Popular



Anexo I

Objeto de las Contratos Revisados

A fin de identificar los contratos que deben estar sujetos a la aplicación de la presente norma se han tomado aquello que se encuentran sistematización en la información del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público-OSITRAN.

1. Empalme 1B – Buenos Aires – Canchaque.

SECCIÓN II: OBJETO, MODALIDAD Y CARÁCTERES

Objeto

2.1.- Conforme a la definición contenida en el Artículo 3 del Reglamento, por el presente Contrato el CONCEDENTE transfiere al CONCESIONARIO la potestad de prestar un servicio público a favor de los Usuarios, para lo cual le concede el aprovechamiento económico de los Bienes de la Concesión. Para tal fin, el CONCESIONARIO deberá cumplir con los parámetros, niveles, capacidad y otros asociados a la inversión, así como con estándares y Niveles de Servicio propios de la Explotación del Tramo, previstos en el presente Contrato.

2.2.- Las principales actividades o prestaciones que forman parte de la Concesión y que por tanto son el objeto de los derechos y obligaciones de las Partes en virtud del Contrato, son las siguientes:

- a) La entrega, transferencia, uso y devolución de los Bienes Reversibles que se regula en la Sección V del presente Contrato.
- b) La Construcción de la infraestructura del Tramo de la Concesión, según se detalla en la Sección VI del presente Contrato.
- c) La Conservación de los Bienes de la Concesión, según los términos de la Sección VII del presente Contrato.
- d) La Explotación del Servicio, conforme a las condiciones de la Sección VIII del presente Contrato.

2.3.- El presente Contrato de Concesión responde a un esquema BOT (build, operate and transfer), por ello, la transferencia de actividades antes referida no supone la transferencia de propiedad de la infraestructura que forma parte del Tramo de la Concesión, la misma que en todo momento mantiene su condición pública. El CONCESIONARIO adquiere el derecho de Concesión durante la vigencia de la misma.

2.4.- Considerando que el objeto del derecho de Concesión es contribuir con el bienestar social de la población a través de una adecuada prestación de servicios en las condiciones económicas y de serviciabilidad que se establecen en el Contrato de Concesión por tiempo determinado, los actos de disposición y la constitución de derechos sobre la Concesión, deben ser compatibles con esta naturaleza y ser aprobados por el CONCEDENTE, previa

opinión del REGULADOR, conforme a lo que disponga el Contrato.

Modalidad

2.5.- La modalidad de la Concesión es cofinanciada, de conformidad con lo señalado en el Literal c) del Artículo 14 del TUO.

Para tal efecto, el CONCEDENTE cofinanciará el monto que no sea cubierto por la recaudación del Pasaje, a fin de cumplir con el monto asegurado por concepto de Pago por Servicio (PAS).

Caracteres

2.6.- Sin perjuicio de la multiplicidad de actividades y prestaciones en que se divide su objeto, conforme se describe en la Cláusula 2.2 que antecede, el Contrato es de naturaleza unitaria y responde a una causa única.

2.7.- El Contrato es principal, de prestaciones recíprocas, de trazo sucesivo y de ejecución continuada. Por otra parte y tal como se señala en las Cláusulas 9.14 a la 9.17 del presente Contrato, una de las características principales del mismo consiste en que en todo momento se debe mantener el equilibrio económico - financiero de las Partes.

2.8.- Considerando la naturaleza pública de la titularidad de los Bienes de la Concesión, el Servicio que es materia del Contrato se rige por los principios de continuidad, regularidad y no discriminación.



2. IIRSA Norte – Tramo Vial: Paita – Yurimaguas.

SECCIÓN II: NATURALEZA, OBJETO, MODALIDAD Y CARACTERES

Naturaleza Jurídica

2.1.- La Concesión materia del Contrato se otorga para la Construcción, Rehabilitación, Mejoramiento, Conservación, Mantenimiento y Explotación de una obra de infraestructura pública, como parte del proceso de transferencia de actividades productivas al sector privado emprendido por el Estado de la República del Perú y que tiene por objeto aumentar el alcance de la infraestructura vial en el país y mejorar la calidad de los servicios que ésta ofrece.

2.2.- La transferencia de actividades antes referida no supone la transferencia de la titularidad de la infraestructura que forma parte de los Tramos de la Concesión, la misma que en todo momento mantiene su condición pública. El CONCESIONARIO adquiere la titularidad de la Concesión durante la vigencia de la misma.

2.3.- Considerando que el objeto del derecho de Concesión es la Construcción, Rehabilitación, Mejoramiento, Conservación, Mantenimiento y Explotación de una obra de infraestructura pública por un tiempo determinado, los actos de disposición y la constitución de derechos sobre la Concesión deben ser compatibles con esta naturaleza y ser aprobados por el CONCEDENTE, previa opinión del REGULADOR.

Objeto

2.4.- Por el presente Contrato, el CONCEDENTE otorga en Concesión al CONCESIONARIO, la Construcción, Rehabilitación, Mejoramiento, Conservación, Mantenimiento y Explotación de la infraestructura de servicio público de los Tramos de la Concesión, que se muestran en el cuadro siguiente.

Cuadro N°1: Tramos del Eje Multimodal del Amazonas Norte

ruta nacional	TRAMO	LONGITUD (Km)
08A y 05N	Yurimaguas-Tarapoto	127.20
05N	Tarapoto-Rioja	133.00
05N	Rioja-Corral Quemado	274.00
04, 03N	Corral Quemado-Olmos	196.20
01B	Olmos-Piura	168.90
02 y 01N	Piura-Paita	55.80
LONGITUD TOTAL		955.10

2.5.- Las principales actividades o prestaciones que forman parte de la Concesión y que por tanto son el objeto de los derechos y obligaciones de las Partes en virtud del Contrato, son las siguientes:

- La entrega, transferencia, uso y reversión de bienes que se regula en la Sección V del presente Contrato.
- La Rehabilitación y Mejoramiento de la infraestructura de los Tramos de la Concesión, según se detalla en la Sección VI del presente Contrato.
- La Conservación de las Obras, según los términos de la Sección VII del presente Contrato.
- La Explotación del Servicio conforme a las condiciones de la Sección VIII del presente Contrato.

Modalidad

2.6.- La modalidad del Contrato es cofinanciada, de conformidad con lo señalado en el Literal c) del Artículo 14 del TUO.

Caracteres

2.7.- Sin perjuicio de la multiplicidad de actividades y prestaciones en que se divide su objeto, conforme se describe en la Cláusula 2.5 que antecede, el Contrato es de naturaleza unitaria y responde a una causa única.

2.8.- El Contrato es principal, de prestaciones recíprocas, de tracto sucesivo y de ejecución continuada. Por otra parte y tal como se señala en las Cláusulas 8.28 al 8.31 del presente Contrato, una de las características principales del mismo consiste en que en todo momento se debe mantener el equilibrio económico-financiero de las Partes.

2.9.- Considerando la naturaleza pública de la titularidad, el Servicio que es materia del Contrato se rige por los principios de continuidad, regularidad y no discriminación.



3. Tramo Vial: Mocupe – Cayalti – Oyotún.

SECCIÓN II: OBJETO, MODALIDAD Y CARACTERES

Objeto

2.1.- Conforme a la definición contenida en el Artículo 3° del Reglamento, por el presente Contrato el CONCEDENTE transfiere al CONCESIONARIO la potestad de prestar el Servicio a favor de los Usuarios, para lo cual le concede el aprovechamiento económico de los Bienes de la Concesión. Para tal fin, el CONCESIONARIO deberá cumplir con los parámetros, niveles, capacidad y otros asociados a la inversión, así como con los estándares y Niveles de Servicio, previstos en el presente Contrato.

2.2.- Las principales actividades o prestaciones que forman parte de la Concesión y que por tanto son el objeto de los derechos y obligaciones de las Partes en virtud del Contrato, son las siguientes:

- a) La entrega, transferencia, uso y reversión de los Bienes Reversibles que se regula en la Sección V del presente Contrato.
- b) La Construcción de la infraestructura del Tramo Vial de la Concesión, según se detalla en la Sección VI del presente Contrato.
- c) La Conservación de los Bienes de la Concesión, según los términos de la Sección VII del presente Contrato.

d) La Explotación del Servicio, conforme a las condiciones de la Sección VIII del presente Contrato.

2.3.- El presente Contrato de Concesión responde a un esquema BOT (build, operate and transfer), por ello, la transferencia de actividades antes referida no supone la transferencia de propiedad de la infraestructura que forma parte del Tramo Vial de la Concesión, la misma que en todo momento mantiene su condición pública. El CONCESIONARIO adquiere el derecho de Concesión durante la vigencia de la misma.

2.4.- Considerando que el objeto del derecho de Concesión es contribuir con el bienestar social de la población a través de una adecuada prestación de servicios en las condiciones económicas y de serviciabilidad que se establecen en el Contrato de Concesión por tiempo determinado, los actos de disposición y la constitución de derechos sobre la Concesión, deben ser compatibles con esta naturaleza y ser aprobados por el CONCEDENTE, previa opinión del REGULADOR, conforme a lo que disponga el Contrato.

Modalidad

2.5.- La modalidad de la Concesión es cofinanciada, de conformidad con lo señalado en el Literal c) del Artículo 14 del TUO y en los Artículos 2 y 3 del Decreto Supremo N° 108 - 2006 -EF.

Para tal efecto, el CONCEDENTE cofinanciará el monto que no sea cubierto por la recaudación del Peaje, a fin de cumplir con el monto asegurado por concepto de Pago por Servicio (PAS).

Caracteres

2.6.- Sin perjuicio de la multiplicidad de actividades y prestaciones en que se divide su objeto, conforme se describe en la Cláusula 2.2 que antecede, el Contrato es de naturaleza unitaria y responde a una causa única.

2.7.- El Contrato es principal, de prestaciones recíprocas, de tracto sucesivo y de ejecución continuada. Por otra parte y tal como se señala en las Cláusulas 9.13 a la 9.16 del presente Contrato, una de las características principales del mismo consiste en que en todo momento se debe mantener el equilibrio económico - financiero de los derechos y obligaciones que asumen las Partes.

2.8.- Considerando la naturaleza pública de la titularidad de los Bienes de la Concesión, el Servicio que es materia del Contrato se rige por los principios de continuidad, regularidad y no discriminación.

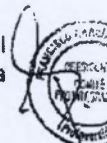


4. Autopista del Sol: Tramo Vial: Trujillo – Sullana.

CAPÍTULO II: OBJETO, MODALIDAD Y CARACTERES

OBJETO

- 2.1. Conforme a la definición contenida en el Artículo 3 del Reglamento, por el presente Contrato el CONCEDENTE transfiere al CONCESIONARIO la



potestad de prestar el Servicio a favor de los Usuanos, para lo cual le concede el aprovechamiento económico de los Bienes de la Concesión durante el plazo de vigencia de la misma. Para tal fin, el CONCESIONARIO deberá cumplir con los parámetros, niveles, capacidad y otros asociados a la inversión, así como con los Índices de Serviciabilidad, previstos en el presente Contrato.

- 2.2. Las principales actividades o prestaciones que forman parte de la Concesión y que por tanto constituyen el objeto de los derechos y obligaciones que asumen las Partes en virtud del Contrato, son las siguientes:

- a) La entrega, transferencia, uso y devolución de los Bienes Reversibles que se regula en el Capítulo V del presente Contrato.
- b) La Construcción de la infraestructura vial de los Tramos Viales de la Concesión, según se detalla en el Capítulo VI del Contrato.
- c) La Explotación de la Concesión, conforme a las condiciones de los Capítulos VII y VIII del Contrato.

- 2.3. El presente Contrato de Concesión responde a un esquema BOT (build, operate and transfer), por ello, la transferencia de actividades antes referidas no supone la transferencia de propiedad de la infraestructura que forma parte de los Tramos de la Concesión, la misma que en todo momento mantiene su condición pública. El CONCESIONARIO adquiere el derecho de Concesión durante la vigencia de la misma

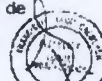
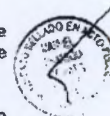
- 2.4. Considerando que el objeto del derecho de Concesión es contribuir con el bienestar social de la población a través de una adecuada prestación del Servicio, en las condiciones económicas y de serviciabilidad que se establecen en el Contrato de Concesión por tiempo determinado, los actos de disposición y la constitución de derechos sobre la Concesión, deben ser compatibles con esta naturaleza y ser aprobados por el CONCEDENTE, previa opinión del REGULADOR, conforme a lo que disponga el Contrato.

MODALIDAD

- 2.5. La modalidad de la Concesión es onerosa de conformidad con lo señalado en el Literal a) del Artículo 14 del TUO

CARACTERES

- 2.6. Sin perjuicio de la multiplicidad de actividades y prestaciones en que se divide su objeto, conforme se describe en las Cláusulas 2.1 a 2.4, el Contrato es de naturaleza unitaria y responde a una causa única
- 2.7. El Contrato es principal, de prestaciones recíprocas, de tracto sucesivo y de ejecución continua. Por otra parte y tal como se señala en las Cláusulas 10.7 a 10.10 del presente Contrato, una de las características principales del mismo consiste en que en todo momento se debe mantener el equilibrio económico - financiero de las Partes.
- 2.8. Considerando la naturaleza pública de la titularidad de los Bienes de la Concesión, el Servicio que es materia del Contrato se rige por los principios de continuidad, regularidad y no-discriminación.



5. Longitudinal de la Sierra – Tramo 2: Ciudad de Dios – Cajamarca – Chiple – Cajamarca – Trujillo – Dv. Chilete – Emp. PE-3N6.

CAPÍTULO II: OBJETO, MODALIDAD Y CARACTERES

OBJETO

- 2.1. Conforme a la definición contenida en el Artículo 3 del Reglamento del TUO, por el presente Contrato el CONCEDENTE transfiere al CONCESIONARIO la potestad de prestar el Servicio a favor de los Usuarios, para lo cual le concede el uso de los Bienes de la Concesión durante el plazo de vigencia de la misma. Para tal fin, el CONCESIONARIO deberá cumplir con los parámetros, niveles, capacidad y otros asociados a la inversión, así como con los Niveles de Servicio, previstos en el presente Contrato.

Las Partes acuerdan que el presente Contrato se pacta a suma alzada, (en función de la oferta presentada por el Concesionario) salvo lo establecido para el caso de Emergencia Vial, en cuyo caso se aplicará lo dispuesto en el

Contrato de Concesión de la Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 2

Numeral 7.7. No se aplicarán reajustes salvo los expresamente previstos en este Contrato. Esta disposición prevalece sobre cualquier otra que pudiera establecer o permitir una interpretación en contrario.

- 2.2. Las actividades o prestaciones que forman parte de la Concesión y que por tanto constituyen el objeto de los derechos y obligaciones que asumen las Partes son las contenidas en el presente Contrato.
- 2.3. La entrega de los Bienes de la Concesión que realiza el CONCEDENTE al CONCESIONARIO, para su uso, no supone transferencia de propiedad, la misma que en todo momento se mantiene en poder del Estado. El CONCESIONARIO adquiere el derecho de Concesión durante la vigencia de la misma.
- 2.4. Considerando que el objeto del derecho de Concesión es contribuir con el bienestar social de la población a través de una adecuada prestación del Servicio, en las condiciones económicas y de Niveles de Servicio que se establecen en el Contrato de Concesión por tiempo determinado, los actos de disposición y la constitución de derechos sobre la Concesión, deben ser compatibles con esta naturaleza y ser aprobados por el CONCEDENTE, previa opinión del REGULADOR, conforme a lo que disponga el Contrato.

MODALIDAD

- 2.5. El presente Contrato de Concesión constituye una Asociación Público Privada bajo la modalidad de Concesión cofinanciada, de conformidad con lo señalado en el Decreto Legislativo N° 1012 y su Reglamento aprobado mediante D.S. 146-2008-EF y sus modificatorias, y el literal c) del artículo 14 del TUO.

Para tal efecto, el CONCEDENTE cofinanciará el monto que no sea cubierto por la recaudación del Peaje.

CARACTERES

- 2.6. Sin perjuicio de la multiplicidad de actividades y prestaciones en que se divide su objeto, conforme se describe en las Cláusulas 2.1 a 2.4, el Contrato es de naturaleza unitaria y responde a una causa única.
- 2.7. El Contrato es principal, de prestaciones recíprocas, de tracto sucesivo y de ejecución continua. Por otra parte y tal como se señala en las Cláusulas 10.4 a 10.7 del presente Contrato, una de las características principales del mismo consiste en que en todo momento se debe mantener el equilibrio económico - financiero de las Partes.
- 2.8. Considerando la naturaleza pública de la titularidad de los Bienes de la Concesión, el Servicio que es materia del Contrato se rige por los principios de continuidad, regularidad y no-discriminación.



6. Red Vial N° 4 – Tramo Vial: Pativilca – Santa – Trujillo y Puerto Salaverry

SECCION II: OBJETO, MODALIDAD Y CARACTERES

OBJETO

- 2.1. Conforme a la definición contenida en el Artículo 3 del Reglamento, por el presente Contrato el CONCEDENTE transfiere al CONCESIONARIO la potestad de prestar el Servicio a favor de los Usuarios, para lo cual le concede el aprovechamiento económico de los Bienes de la Concesión durante el plazo de vigencia de la misma. Para tal fin, el CONCESIONARIO deberá cumplir con los parámetros, niveles, capacidad y otros asociados a la inversión, así como con los Índices de Serviciabilidad, previstos en el presente Contrato.
- 2.2. Las principales actividades o prestaciones que forman parte de la Concesión y que por tanto constituyen el objeto de los derechos y obligaciones que asumen las Partes en virtud del Contrato, son las siguientes:
- a) La entrega, transferencia, uso y devolución de los Bienes Reversibles que se regula en la Sección V del presente Contrato.
 - b) La Construcción de la Infraestructura vial de los Tramos Viales de la Concesión, según se detalla en la Sección VI del Contrato.
 - c) La Conservación de los Bienes de la Concesión, según los términos de la Sección VII del Contrato.
 - d) La Explotación del Servicio, conforme a las condiciones de la Sección VIII del Contrato.
- 2.3. El presente Contrato de Concesión responde a un esquema BOT (build, operate and transfer), por ello, la transferencia de actividades antes referidas no supone la transferencia de propiedad de la infraestructura que forma parte de los Tramos de la Concesión, la misma que en todo momento mantiene su condición pública. El CONCESIONARIO adquiere el derecho de Concesión durante la vigencia de la misma.
- 2.4. Considerando que el objeto del derecho de Concesión es contribuir con el bienestar social de la población a través de una adecuada prestación del Servicio, en las condiciones económicas y de serviciabilidad que se establecen en el Contrato de Concesión por tiempo determinado, los actos de disposición y la constitución de derechos sobre la Concesión, deben ser compatibles con esta naturaleza y ser aprobados por el CONCEDENTE, previa opinión del REGULADOR, conforme a lo que disponga el Contrato.

MODALIDAD

- 2.5. La modalidad de la Concesión es onerosa de conformidad con lo señalado en el Literal a) del Artículo 14 del TUO.

CARACTERES

- 2.6. Sin perjuicio de la multiplicidad de actividades y prestaciones en que se divide su objeto, conforme se describe en las Cláusulas 2.1 a 2.4, el Contrato es de naturaleza unitaria y responde a una causa única.
- 2.7. El Contrato es principal, de prestaciones recíprocas, de tracto sucesivo y de ejecución continua. Por otra parte y tal como se señala en las Cláusulas 9.12 a 9.15 del presente Contrato, una de las características principales del mismo consiste en que en todo momento se debe mantener el equilibrio económico - financiero de las Partes.
- 2.8. Considerando la naturaleza pública de la titularidad de los Bienes de la Concesión, el Servicio que es materia del Contrato se rige por los principios de continuidad, regulandad y no-discriminación.



24

7. Red Vial N° 5 – Tramo Vial: Ancón – Huacho – Pativilca.

SECCIÓN II: NATURALEZA, OBJETO, MODALIDAD Y CARACTERES

Naturaleza Jurídica

2.1.- La Concesión materia del Contrato se otorga para la Construcción, Mantenimiento y

Explotación de una obra de infraestructura pública, como parte del proceso de transferencia de actividades productivas al sector privado emprendido por el Gobierno del Perú y que tiene por objeto aumentar el alcance de la infraestructura vial en el país y mejorar la calidad de los servicios que ésta ofrece.

2.2.- La transferencia de actividades antes referida no supone la transferencia de la infraestructura que forma parte del Tramo Ancón-Huacho-Pativilca de la Carretera Panamericana Norte, la misma que en todo momento mantiene su condición pública. La SOCIEDAD CONCESIONARIA adquiere la titularidad del derecho real de Explotación de la Concesión durante la vigencia de la misma.

2.3.- Considerando que el objeto del derecho de Concesión es la Construcción, Mantenimiento y Explotación de una obra de infraestructura pública por tiempo determinado, los actos de disposición y la constitución de derechos sobre la Concesión deben ser compatibles con esta naturaleza y ser aprobados por EL CONCEDENTE, previa opinión del SUPERVISOR.

Objeto

2.4.- Por el presente Contrato, EL CONCEDENTE otorga en Concesión a la SOCIEDAD CONCESIONARIA, la Construcción, Mantenimiento y Explotación de la infraestructura de servicio público del Tramo Ancón-Huacho-Pativilca de la Carretera Panamericana Norte. Dicho Tramo comprende los siguientes Sub-Tramos:

- Ancón-Huacho, entre los kms. 044 + 000 y 147 + 000 de la Ruta 1N.
- Ancón-Chancay, entre los kms. 044 + 000 y 066 + 400 de la Ruta 1N.
- Huacho-Pativilca, entre los kms. 147 + 000 y 204 + 260 de la Ruta 1N.

2.5.- Las principales actividades o prestaciones que forman parte de la Concesión y que por tanto son el objeto de los derechos y obligaciones de las Partes en virtud del Contrato, son las siguientes:

- a) La entrega, transferencia, uso y reversión de bienes que se regula en la Sección V del Contrato.
- b) La Construcción, Rehabilitación y Mejoramiento de la infraestructura vial del Tramo Ancón-Huacho-Pativilca de la Carretera Panamericana Norte, según se detalla en la Sección VI.
- c) La Conservación de la Obra, según los términos de la Sección VII.
- d) La Explotación del Servicio conforme a las condiciones de la Sección VIII.

Modalidad

2.6.- La modalidad del Contrato es onerosa, de conformidad con lo señalado en el literal a) del artículo 14° del TUO.

Caracteres

2.7.- Sin perjuicio de la multiplicidad de actividades y prestaciones en que se divide su objeto, conforme se describe en la cláusula 2.5 que antecede, el Contrato es de naturaleza unitaria y responde a una causa única.

2.8.- El Contrato es principal, de prestaciones recíprocas y de ejecución diferida.

2.9.- Considerando la naturaleza pública de la titularidad, el Servicio que es materia del Contrato se rige por los principios de continuidad, regularidad y no discriminación.



8. Tramo Vial: Óvalo Chancay/ Dv. Variante Pasamayo – Huaral – Acos.

SECCIÓN II: OBJETO, MODALIDAD Y CARACTERES

Objeto

2.1.- Conforme a la definición contenida en el Artículo 3 del Reglamento, por el presente Contrato el CONCEDENTE transfiere al CONCESIONARIO la potestad de prestar un servicio público a favor de los Usuarios, para lo cual le concede el aprovechamiento económico de los Bienes de la Concesión. Para tal fin, el CONCESIONARIO deberá cumplir con los parámetros, niveles, capacidad y otros asociados a la inversión, así como con los estándares y Niveles de Servicio, previstos en el presente Contrato.

2.2.- Las principales actividades o prestaciones que forman parte de la Concesión y que por tanto son el objeto de los derechos y obligaciones de las Partes en virtud del Contrato, son las siguientes:

- a) La entrega, transferencia, uso y reversión de los Bienes Reversibles que se regula en la Sección V del presente Contrato.
- b) La Construcción de la infraestructura del Tramo Vial de la Concesión, según se detalla en la Sección VI del presente Contrato.
- c) La Conservación de los Bienes de la Concesión, según los términos de la Sección VII del presente Contrato.

- d) La Explotación del Servicio, conforme a las condiciones de la Sección VIII del presente Contrato.

2.3.- El presente Contrato de Concesión responde a un esquema BOT (build, opérate and transfer), por ello, la transferencia de actividades antes referida no supone la transferencia de propiedad de la infraestructura que forma parte del Tramo Vial de la Concesión, la misma que en todo momento mantiene su condición pública. El CONCESIONARIO adquiere el derecho de Concesión durante la vigencia de la misma.

2.4.- Considerando que el objeto del derecho de Concesión es contribuir con el bienestar social de la población a través de una adecuada prestación de servicios en las condiciones económicas y de serviciabilidad que se establecen en el Contrato de Concesión por tiempo determinado, los actos de disposición y la constitución de derechos sobre la Concesión, deben ser compatibles con esta naturaleza y ser aprobados por el CONCEDENTE, previa opinión del REGULADOR, conforme a lo que disponga el Contrato.

Modalidad

2.5.- La modalidad de la Concesión es cofinanciada, de conformidad con lo señalado en el Literal c) del Artículo 14 del TUO y en los Artículos 2 y 3 del Decreto Supremo N° 108-2006-EF

Para tal efecto, el CONCEDENTE cofinanciará el monto que no sea cubierto por la / recaudación del Peaje, a fin de cumplir con el monto asegurado por concepto de Pago

Caracteres

2.6.- Sin perjuicio de la multiplicidad de actividades y prestaciones en que se divide su objeto, conforme se describe en la Cláusula 2.2 que antecede, el Contrato es de naturaleza unitaria y responde a una causa única.

2.7.- El Contrato es principal, de prestaciones recíprocas, de tracto sucesivo y de ejecución continuada. Por otra parte y tal como se señala en las Cláusulas 9.13 a la 9.16 del presente Contrato, una de las características principales del mismo consiste en que en todo momento se debe mantener el equilibrio económico - financiero de los derechos y obligaciones que asumen las Partes.

2.8.- Considerando la naturaleza pública de la titularidad de los Bienes de la Concesión, el Servicio que es materia del Contrato se rige por los principios de continuidad, regularidad y no discriminación



9. IIRSA Centro – Tramo 2: Pte. Ricardo Palma – La Oroya – Huancayo y La Oroya – Dv. Cerro de Pasco.

CAPITULO II: OBJETO, MODALIDAD Y CARACTERES

OBJETO

- 2.1. Conforme a la definición contenida en el Artículo 3 del Reglamento, por el presente Contrato el CONCEDENTE transfiere al CONCESIONARIO la potestad de prestar el Servicio a favor de los Usuarios, para lo cual le concede el aprovechamiento económico de los Bienes de la Concesión durante el plazo de vigencia de la misma. Para tal fin, el CONCESIONARIO deberá cumplir con los parámetros, niveles, capacidad y otros asociados a la inversión, así como con los índices de Serviciabilidad, previstos en el presente Contrato.
- 2.2. Las principales actividades o prestaciones que forman parte de la Concesión y que por tanto constituyen el objeto de los derechos y obligaciones que asumen las Partes en virtud del Contrato, son las siguientes:
 - a) La entrega, transferencia, uso y devolución de los Bienes Reversibles que se regula en el Capítulo V del presente Contrato.
 - b) La ejecución de Obras en la infraestructura vial de los Sub Tramos de la Concesión, según se detalla en el Capítulo VI del Contrato.
 - c) La Explotación de la Concesión, conforme a las condiciones de los Capítulos VII y VIII del Contrato.
- 2.3. El presente Contrato de Concesión responde a un esquema BOT (build, operate and transfer), por ello, la transferencia de actividades antes referidas no supone la transferencia de propiedad de la infraestructura que forma parte de los Sub Tramos de la Concesión, la misma que en todo momento mantiene su condición pública. El CONCESIONARIO adquiere el derecho de Concesión durante la vigencia de la misma.
- 2.4. Considerando que el objeto del derecho de Concesión es contribuir con el bienestar social de la población a través de una adecuada prestación del Servicio, en las condiciones económicas y de serviciabilidad que se establecen en el Contrato de Concesión por tiempo determinado, los actos de disposición y la constitución de derechos sobre la Concesión, deben ser compatibles con esta naturaleza y ser aprobados por el CONCEDENTE, previa opinión del REGULADOR, conforme a lo que disponga el Contrato.

MODALIDAD

- 2.5. La modalidad de la Concesión es onerosa de conformidad con lo señalado en el Literal a) del Artículo 14 del TUO.

CARACTERES

- 2.6. Sin perjuicio de la multiplicidad de actividades y prestaciones en que se divide su objeto, conforme se describe en las Cláusulas 2.1 a 2.4, el Contrato es de naturaleza unitaria y responde a una causa única.
- 2.7. El Contrato es principal, de prestaciones recíprocas, de tracto sucesivo y de ejecución continua. Por otra parte y tal como se señala en las Cláusulas 10.7 a 10.10 del presente Contrato, una de las características principales del mismo consiste en que en todo momento se debe mantener el equilibrio económico - financiero de las Partes.
- 2.8. Considerando la naturaleza pública de la titularidad de los Bienes de la Concesión, el Servicio que es materia del Contrato se rige por los principios de continuidad, regularidad y no-discriminación.



10.Red Vial N° 6 – Tramo Vial: Puente Pucusana – Cerro Azul – Ica.

SECCIÓN II: NATURALEZA, OBJETO, MODALIDAD Y CARACTERES

Naturaleza Jurídica

2.1.- La Concesión materia del Contrato se otorga para la Construcción y Explotación de una obra de infraestructura pública, como parte del proceso de transferencia de actividades productivas al sector privado emprendido por el Gobierno del Perú y que tiene por objeto aumentar el alcance de la infraestructura vial en el país y mejorar la calidad de los servicios que esta ofrece.

2.2.- La transferencia de actividades antes referida no supone la transferencia de la infraestructura que forma parte del Tramo Vial Puente Pucusana-Cerro



Azul-Ica de la Carretera Panamericana Sur - R01S, la misma que en todo momento mantiene su condición pública. La SOCIEDAD CONCESIONARIA adquiere la titularidad del derecho real de Explotación de la Concesión durante la vigencia de la misma.

2.3.- Considerando que el objeto del derecho de Concesión es la Construcción y Explotación de una obra de infraestructura pública por tiempo determinado, los actos de disposición y la constitución de derechos sobre la Concesión deben ser compatibles con esta naturaleza y ser aprobados por el CONCEDENTE, previa opinión del REGULADOR.

Objeto

2.4.- Por el presente contrato, el CONCEDENTE otorga en Concesión a la SOCIEDAD CONCESIONARIA, la Construcción y Explotación de la infraestructura de servicio público del Tramo.

2.5.- Las principales actividades o prestaciones que forman parte de la Concesión y que por tanto son el objeto de los derechos y obligaciones de las Partes en virtud del Contrato, son las siguientes:

- a) La entrega, transferencia, uso y reversión de bienes que se regula en la Sección V del Contrato.
- b) La Construcción y Puesta a Punto de la infraestructura vial del Tramo, según se detalla en la Sección VI.
- c) La Conservación de la Obra, según los términos de la Sección VII.
- d) La Explotación de la Concesión conforme a las condiciones de la Sección VIII.

Modalidad

2.6.- La modalidad del Contrato es onerosa, de conformidad con lo señalado en el Literal a) del Artículo 14 del TUO.

Caracteres

2.7.- Sin perjuicio de la multiplicidad de actividades y prestaciones en que se divide su objeto, conforme se describe en la Cláusula 2.5 que antecede, el Contrato es de naturaleza unitaria y responde a una causa única.

2.8.- El Contrato es principal, de prestaciones recíprocas y de ejecución diferida.

2.9.- Considerando la naturaleza pública de la titularidad, el Servicio que es materia del Contrato se rige por los principios de continuidad, regularidad y no discriminación.

11. IIRSA Sur – Tramo 1: San Juan de Marcona – Urcos.

SECCIÓN II: OBJETO, MODALIDAD Y CARACTERES

Objeto

- 2.1. Conforme a la definición contenida en el Artículo 3 del Reglamento, por el presente Contrato el CONCEDENTE transfiere al CONCESIONARIO la potestad de prestar un servicio público a favor de los Usuarios, para lo cual le concede el aprovechamiento económico de los Bienes de la Concesión. Para tal fin, el CONCESIONARIO deberá cumplir con los parámetros, niveles, capacidad y otros asociados a la inversión, así como con estándares y niveles de Servicio propios de la Explotación del Tramo, previstos en el presente Contrato.

Las partes acuerdan que el presente Contrato se pacta a suma alzada, salvo lo establecido para el caso de fallas geológicas, en cuyo caso se aplicará lo dispuesto en el Numeral 6.43. No se aplicarán reajustes del PAO o PAMO salvo los expresamente previstos en este Contrato. Esta disposición prevalece sobre cualquier otra que pudiera establecer o permitir una interpretación en contrario.

- 2.2. Las principales actividades o prestaciones que forman parte de la Concesión y que por tanto son el objeto de los derechos y obligaciones de las Partes en virtud del Contrato, son las siguientes:

- a) La entrega, transferencia, uso y reversión de los Bienes Reversibles que se regula en la Sección V del presente Contrato.
- b) La Construcción de la infraestructura del Tramo de la Concesión, según se detalla en la Sección VI del presente Contrato.
- c) La Conservación de los Bienes de la Concesión, según los términos de la Sección VII del presente Contrato.
- d) La Explotación del Servicio, conforme a las condiciones de la Sección VIII del presente Contrato.

- 2.3. El presente Contrato de Concesión responde a un esquema BOT (build, operate and transfer), por ello, la transferencia de actividades antes referida no supone la transferencia de propiedad de la infraestructura que forma parte del Tramo de la Concesión, la misma que en todo momento mantiene su condición pública. El CONCESIONARIO adquiere el derecho de Concesión durante la vigencia de la misma.

- 2.4. Considerando que el objeto del derecho de Concesión es contribuir con el bienestar social de la población a través de una adecuada prestación de servicios en las condiciones económicas y de serviciabilidad que se establecen en el Contrato de Concesión por tiempo determinado, los actos de disposición y la constitución de derechos sobre la Concesión, deben ser compatibles con esta naturaleza y ser aprobados por el CONCEDENTE, previa opinión del REGULADOR, conforme a lo que disponga el Contrato.



Modalidad

- 2.5. La modalidad de la Concesión es cofinanciada, de conformidad con lo señalado en el Literal c) del Artículo 14 del TUO y en los artículos 2 y 3 del D.S. N° 108-2006-EF. Para tal efecto, el CONCEDENTE cofinanciará el monto que no sea cubierto por la recaudación del Peaje, a fin de cumplir con el monto asegurado por concepto de Pago por Servicio (PAS).

Caracteres

- 2.6. Sin perjuicio de la multiplicidad de actividades y prestaciones en que se divide su objeto, conforme se describe en la Cláusula 2.2 que antecede, el Contrato es de naturaleza unitaria y responde a una causa única.
- 2.7. El Contrato es principal, de prestaciones recíprocas, de tracto sucesivo y de ejecución continuada. Por otra parte y tal como se señala en las Cláusulas 9.12 a la 9.15 del presente Contrato, una de las características principales del mismo consiste en que en todo momento se debe mantener el equilibrio económico-financiero de las Partes.
- 2.8. Considerando la naturaleza pública de la titularidad de los Bienes de la Concesión, el Servicio que es materia del Contrato se rige por los principios de continuidad, regularidad y no discriminación.



28

12.IIRSA Sur – Tramo 2: Urcos – Inambari.

SECCIÓN II: NATURALEZA, OBJETO, MODALIDAD Y CARACTERES

Naturaleza Jurídica

- 2.1. La Concesión materia del Contrato se otorga para la Construcción, Conservación, Mantenimiento y Explotación de una Obra de infraestructura pública, como parte del proceso de transferencia de actividades productivas al sector privado emprendido por el Estado de la República del Perú y que tiene por objeto aumentar el alcance de la infraestructura vial en el país y mejorar la calidad de los servicios que ésta ofrece.
- 2.2. La transferencia de actividades antes referida no supone la transferencia de la titularidad de la infraestructura que forma parte del Tramo de la Concesión, la misma que en todo momento mantiene su condición pública. El CONCESIONARIO adquiere la titularidad de la Concesión durante la vigencia de la misma.
- 2.3. Considerando que el objeto del derecho de Concesión es la Construcción, Conservación, Mantenimiento y Explotación de una Obra de infraestructura pública por un tiempo determinado, los actos de disposición y la constitución de derechos sobre la Concesión deben ser compatibles con esta naturaleza y ser aprobados por el CONCEDENTE, previa opinión del REGULADOR.



Objeto

- 2.4. Por el presente Contrato, el CONCEDENTE otorga en Concesión al CONCESIONARIO, la Construcción, Conservación, Mantenimiento y Explotación de la infraestructura de servicio público del Tramo de la Concesión, que se muestra en el cuadro siguiente.

Cuadro N° 1: Tramo vial

N°	TRAMOS	NO ASFALTADOS
		LONGITUD en Km
2	URCOS - INAMBARÍ	300.00

- 2.5. Las principales actividades o prestaciones que forman parte de la Concesión y que por tanto es el objeto de los derechos y obligaciones de las Partes en virtud del Contrato, son las siguientes:
- a) La entrega, transferencia, uso y reversión de bienes que se regula en la Sección V del presente Contrato.

- b) La Construcción y Mantenimiento de la infraestructura del Tramo de la Concesión, según se detalla en la Sección VI del presente Contrato.
- c) La Conservación de la Obra, según los términos de la Sección VII del presente Contrato.
- d) La Explotación del Servicio, conforme a las condiciones de la Sección VIII del presente Contrato.

Modalidad

- 2.6. La modalidad de la Concesión es cofinanciada, de conformidad con lo señalado en el Literal c) del Artículo 14 del TUO.

Caracteres

- 2.7. Sin perjuicio de la multiplicidad de actividades y prestaciones en que se divide su objeto, conforme se describe en la Cláusula 2.5 que antecede, el Contrato es de naturaleza unitaria y responde a una causa única.
- 2.8. El Contrato es principal, de prestaciones recíprocas, de tracto sucesivo y de ejecución continuada. Por otra parte y tal como se señala en las Cláusulas 8.28 a la 8.31 del presente Contrato, una de las características principales del mismo consiste en que en todo momento se debe mantener el equilibrio económico - financiero de las Partes.
- 2.9. Considerando la naturaleza pública de la titularidad, el Servicio que es materia del Contrato se rige por los principios de continuidad, regularidad y no-discriminación.



13. IIRSA Sur – Tramo 3: Inambari – Iñapari.

SECCIÓN II: NATURALEZA, OBJETO, MODALIDAD Y CARACTERES

Naturaleza Jurídica

- 2.1. La Concesión materia del Contrato se otorga para la Construcción, Conservación, Mantenimiento y Explotación de una Obra de infraestructura pública, como parte del proceso de transferencia de actividades productivas al sector privado emprendido por el Estado de la República del Perú y que tiene por objeto

aumentar el alcance de la infraestructura vial en el país y mejorar la calidad de los servicios que ésta ofrece.

- 2.2. La transferencia de actividades antes referida no supone la transferencia de la titularidad de la infraestructura que forma parte del Tramo de la Concesión, la misma que en todo momento mantiene su condición pública. El CONCESIONARIO adquiere la titularidad de la Concesión durante la vigencia de la misma.
- 2.3. Considerando que el objeto del derecho de Concesión es la Construcción, Conservación, Mantenimiento y Explotación de una Obra de infraestructura pública por un tiempo determinado, los actos de disposición y la constitución de derechos sobre la Concesión deben ser compatibles con esta naturaleza y ser aprobados por el CONCEDENTE, previa opinión del REGULADOR.

Objeto

- 2.4. Por el presente Contrato, el CONCEDENTE otorga en Concesión al CONCESIONARIO, la Construcción, Conservación, Mantenimiento y Explotación de la infraestructura de servicio público del Tramo de la Concesión, que se muestra en el cuadro siguiente:

Cuadro N° 1: Tramo vial

N°	TRAMOS	NO ASFALTADOS
		LONGITUD en Km
3	INAMBARI-INAPARI	403.20

- 2.5. Las principales actividades o prestaciones que forman parte de la Concesión y que por tanto es el objeto de los derechos y obligaciones de las Partes en virtud del Contrato, son las siguientes:

- La entrega, transferencia, uso y reversión de bienes que se regula en la Sección V del presente Contrato.
- La Construcción y Mantenimiento de la infraestructura del Tramo de la Concesión, según se detalla en la Sección VI del presente Contrato.
- La Conservación de la Obra, según los términos de la Sección VII del presente Contrato.
- La Explotación del Servicio, conforme a las condiciones de la Sección VIII del presente Contrato.

Modalidad

- 2.6. La modalidad de la Concesión es cofinanciada, de conformidad con lo señalado en el Literal c) del Artículo 14 del TUO.

Caracteres

- 2.7. Sin perjuicio de la multiplicidad de actividades y prestaciones en que se divide su objeto, conforme se describe en la Cláusula 2.5 que antecede, el Contrato es de naturaleza unitaria y responde a una causa única.
- 2.8. El Contrato es principal, de prestaciones recíprocas, de tracto sucesivo y de ejecución continuada. Por otra parte y tal como se señala en las Cláusulas 8.28 a la 8.31 del presente Contrato, una de las características principales del mismo consiste en que en todo momento se debe mantener el equilibrio económico - financiero de las Partes.
- 2.9. Considerando la naturaleza pública de la titularidad, el Servicio que es materia del Contrato se rige por los principios de continuidad, regularidad y no-discriminación.



14.IIRSA Sur – Tramo 4: Inambari – Azángaro.

SECCIÓN II: NATURALEZA, OBJETO, MODALIDAD Y CARACTERES

Naturaleza Jurídica

2.1.- La Concesión materia del Contrato se otorga para la Construcción,

Conservación, Mantenimiento y Explotación de una Obra de infraestructura pública, como parte del proceso de transferencia de actividades productivas al sector privado emprendido por el Estado de la República del Perú y que tiene por objeto aumentar el alcance de la infraestructura vial en el país y mejorar la calidad de los servicios que ésta ofrece.

2.2.- La transferencia de actividades antes referida no supone la transferencia de la titularidad de la infraestructura que forma parte del Tramo de la Concesión, la misma que en todo momento mantiene su condición pública. El CONCESIONARIO adquiere la titularidad de la Concesión durante la vigencia de la misma.

2.3.- Considerando que el objeto del derecho de Concesión es la Construcción, Conservación, Mantenimiento y Explotación de una Obra de infraestructura pública por un tiempo determinado, los actos de disposición y la constitución de derechos sobre la Concesión deben ser compatibles con esta naturaleza y ser aprobados por el CONCEDENTE, previa opinión del REGULADOR.

Objeto

2.4.- Por el presente Contrato, el CONCEDENTE otorga en Concesión al CONCESIONARIO, la Construcción, Conservación, Mantenimiento y Explotación de la infraestructura de servicio público del Tramo de la Concesión, que se muestra en el cuadro siguiente.

Cuadro N° 1: Tramo vial

N°	TRAMOS	NO ASFALTADOS
		LONGITUD en Km
4	INAMBARI - AZANGARO	305.90

2.5.- Las principales actividades o prestaciones que forman parte de la Concesión y que por tanto es el objeto de los derechos y obligaciones de las Partes en virtud del Contrato, son las siguientes:

- La entrega, transferencia, uso y reversión de bienes que se regula en la Sección V del presente Contrato.
- La Construcción y Mantenimiento de la infraestructura del Tramo de la Concesión, según se detalla en la Sección VI del presente Contrato.
- La Conservación de la Obra, según los términos de la Sección VII del presente Contrato.
- La Explotación del Servicio, conforme a las condiciones de la Sección VIII del presente Contrato.

Modalidad

2.6.- La modalidad de la Concesión es cofinanciada, de conformidad con lo señalado en el Literal c) del Artículo 14 del TUO.



Caracteres

2.7.- Sin perjuicio de la multiplicidad de actividades y prestaciones en que se divide su objeto, conforme se describe en la Cláusula 2.5 que antecede, el Contrato es de naturaleza unitaria y responde a una causa única.

2.8.- El Contrato es principal, de prestaciones recíprocas, de tracto sucesivo y de ejecución continuada. Por otra parte y tal como se señala en las Cláusulas 8.28 a la 8.31 del presente Contrato, una de las características principales del mismo consiste en que en todo momento se debe mantener el equilibrio económico - financiero de las Partes.

2.9.- Considerando la naturaleza pública de la titularidad, el Servicio que es materia del Contrato se rige por los principios de continuidad, regularidad y no-discriminación.



15. IIRSA Sur – Tramo 5: Matarani – Azángaro – Ilo.

SECCION II: OBJETO, MODALIDAD Y CARACTERES

Objeto

2.1.- Conforme a la definición contenida en el Artículo 3 del Reglamento, por el presente Contrato el CONCEDENTE transfiere al CONCESIONARIO la potestad de prestar un servicio público a favor de los Usuarios, para lo cual le concede el aprovechamiento económico de los Bienes de la Concesión. Para tal fin, el CONCESIONARIO deberá cumplir con los parámetros, niveles, capacidad y otros asociados a la inversión, así como con estándares y niveles de Servicio propios de la Explotación del Tramo, previstos en el presente Contrato.

Las partes acuerdan que el presente Contrato se pacta a suma alzada, salvo lo establecido para el caso de fallas geológicas, en cuyo caso se aplicará lo dispuesto en el Numeral 6.43. No se aplicarán reajustes del PAO o PAMO salvo los expresamente previstos en este Contrato. Esta disposición prevalece sobre cualquier otra que pudiera establecer o permitir una interpretación en contrario.

2.2.- Las principales actividades o prestaciones que forman parte de la Concesión y que por tanto son el objeto de los derechos y obligaciones de las Partes en virtud del Contrato, son las siguientes:

- a) La entrega, transferencia, uso y reversión de los Bienes Reversibles que se regula en la Sección V del presente Contrato.
- b) La Construcción de la infraestructura del Tramo de la Concesión, según se detalla en la Sección VI del presente Contrato.
- c) La Conservación de los Bienes de la Concesión, según los términos de la Sección VII del presente Contrato.
- d) La Explotación del Servicio, conforme a las condiciones de la Sección VIII del presente Contrato.

COPIA FIEL DEL ORIGINAL
Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Mantenimiento y Presupuesto

2.3.- El presente Contrato de Concesión responde a un esquema BOT (build, operate and transfer), por ello, la transferencia de actividades antes referida no supone la transferencia de propiedad de la infraestructura que forma parte del Tramo de la Concesión, la misma que en todo momento mantiene su condición pública. El CONCESIONARIO adquiere el derecho de Concesión durante la vigencia de la misma.

2.4.- Considerando que el objeto del derecho de Concesión es contribuir con el bienestar social de la población a través de una adecuada prestación de servicios en las condiciones económicas y de serviciabilidad que se establecen en el Contrato de Concesión por tiempo determinado, los actos de disposición y la constitución de derechos sobre la Concesión, deben ser compatibles con esta naturaleza y ser aprobados por el CONCEDENTE, previa opinión del REGULADOR, conforme a lo que disponga el Contrato.

Modalidad

2.5.- La modalidad de la Concesión es cofinanciada, de conformidad con lo señalado en el Literal c) del Artículo 14 del TUO y en los artículos 2 y 3 del D.S. N° 108-2006-EF.

Para tal efecto, el CONCEDENTE cofinanciará el monto que no sea cubierto por la recaudación del Peaje a fin de cumplir con el monto asegurado por concepto de Pago por Servicio (PAS).

Caracteres

2.6.- Sin perjuicio de la multiplicidad de actividades y prestaciones en que se divide su objeto, conforme se describe en la Clausula 2.2 que antecede, el Contrato es de naturaleza unitaria y responde a una causa única.

2.7.- El Contrato es principal, de prestaciones recíprocas, de tracto sucesivo y de ejecución continuada. Por otra parte y tal como se señala en las Clausulas 9.12 a la 9.15 del presente Contrato, una de las características principales del mismo consiste en que en todo momento se debe mantener el equilibrio económico-financiero de las Partes.

2.8.- Considerando la naturaleza pública de la titularidad de los Bienes de la Concesión, el Servicio que es materia del Contrato se rige por los principios de continuidad, regularidad y no discriminación.



16. Tramo Vial: Dv. Quilca – Dv. Arequipa (Repartición) – Dv. Matarani – Dv. Moquegua – Dv Ilo – Tacna – La Concordia.

CAPÍTULO II: OBJETO, MODALIDAD Y CARACTERES

OBJETO

- 2.1. Conforme a la definición contenida en el Artículo 3 de Reglamento, por el presente Contrato el CONCEDENTE transfiere al CONCESIONARIO la potestad de prestar el Servicio a favor de los Usuarios, para lo cual le concede el aprovechamiento económico de los Bienes de la Concesión durante el plazo de vigencia de la misma. Para tal fin, el CONCESIONARIO deberá cumplir con los parámetros, niveles, capacidad y otros asociados a la inversión, así como con los índices de Serviciabilidad, previstos en el presente Contrato.
- 2.2. Las principales actividades o prestaciones que forman parte de la Concesión y que por tanto constituyen el objeto de los derechos y obligaciones que asumen las Partes en virtud del Contrato, son las siguientes:
 - a) La entrega, transferencia, uso y devolución de los Bienes Reversibles que se regula en el Capítulo V del presente Contrato.



- b) La ejecución de Obras en la infraestructura vial de los Sub-Tramos de la Concesión, según se detalla en el Capítulo VI del Contrato.
- c) La Explotación de la Concesión, conforme a las condiciones de los Capítulo VII y VIII del Contrato.

- 2.3 El presente Contrato de Concesión responde a un esquema BOT (build, operate and transfer), por ello, la transferencia de actividades antes referidas no supone la transferencia de propiedad de la infraestructura que forma parte de los Sub Tramos de la Concesión, la misma que en todo momento mantiene su condición pública. El CONCESIONARIO adquiere el derecho de Concesión durante la vigencia de la misma.
- 2.4. Considerando que el objeto del derecho de Concesión es contribuir con el bienestar social de la población a través de una adecuada prestación del Servicio, en las condiciones económicas y de serviciabilidad que se establecen en el Contrato de Concesión por tiempo determinado, los actos de disposición y la constitución de derechos sobre la Concesión, deben ser compatibles con esta naturaleza y ser aprobados por el CONCEDENTE, previa opinión del REGULADOR, conforme a lo que disponga el Contrato.



MODALIDAD

- 2.5. La Concesión se encuentra dentro de los alcances de una Asociación Público - Privada Autosostenible de conformidad con el Literal a) del Artículo 4 del Decreto Legislativo N° 1012 y Artículo 6 de su Reglamento, en la modalidad de Concesión Onerosa de acuerdo con lo señalado en el Literal a) del Artículo 14 del TUO.

CARACTERES

- 2.6. Sin perjuicio de la multiplicidad de actividades y prestaciones en que se divide su objeto, conforme se describe en las Cláusulas 2.1 a 2.4, el Contrato es de naturaleza unitaria y responde a una causa única.
- 2.7. El Contrato es principal, de prestaciones recíprocas, de trazo sucesivo y de ejecución continua. Por otra parte y tal como se señala en las Cláusulas 10.7 a 10.10 del presente Contrato, una de las características principales del mismo consiste en que en todo momento se debe mantener el equilibrio económico - financiero de las Partes.
- 2.8. Considerando la naturaleza pública de la titularidad de los Bienes de la Concesión, el Servicio que es materia del Contrato se rige por los principios de continuidad, regularidad y no-discriminación.

17. Contratos Rutas de Lima.

CAPITULO II: OBJETO, MODALIDAD Y CARACTERES

2.1. Por el presente Contrato, el CONCEDENTE transfiere al CONCESIONARIO la potestad para el Diseño, Construcción, Mejoramiento, Conservación, Operación y Explotación del Proyecto Vías Nuevas de Lima, para lo cual le concede el aprovechamiento económico de los Bienes de la Concesión durante el plazo de vigencia de la misma.

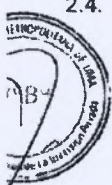


2.2. Las principales actividades o prestaciones que forman parte de la Concesión y que, por tanto, constituyen el objeto de los derechos y obligaciones que asumen las Partes por el plazo de la Concesión, las siguientes:

- a) La entrega, transferencia, uso y devolución de los Bienes Reversibles que se regula en el Capítulo V del presente Contrato.
- b) La Construcción, Mejoramiento y Conservación de los Tramos del Proyecto Vías Nuevas de Lima, conforme a las condiciones de los Capítulos VI, VII y VIII del Contrato.
- c) La Explotación de los Tramos del Proyecto Vías Nuevas de Lima, conforme a las condiciones de los Capítulos IX y X del Contrato.
- d) El cumplimiento de los Índices de Serviciabilidad y Niveles de Servicio, de acuerdo a los Anexos N° 04 y N° 05, respectivamente.

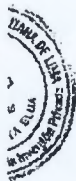
2.3. El presente Contrato de Concesión corresponde a un esquema BOT (build, operate and transfer). Por ello, la transferencia de actividades antes referida no supone la transferencia de propiedad de los Bienes Reversibles, los mismos que en todo momento mantienen su condición de públicos. El CONCESIONARIO adquiere el derecho de Concesión durante la vigencia de la misma.

2.4. Considerando que es objetivo primordial del CONCEDENTE contribuir con el bienestar social de la población a través de la Explotación de la Concesión, en las condiciones económicas y de serviciabilidad que se establecen en el Contrato de Concesión por tiempo determinado, los actos de disposición y la constitución de derechos sobre la Concesión, deben ser compatibles con esta naturaleza y ser aprobados por el CONCEDENTE conforme a lo que disponga el Contrato. Es un objetivo propio del CONCEDENTE, adicionalmente, el de facilitar el servicio de transporte público a través de Corredores Complementarios.



MODALIDAD

- 2.5. La modalidad de la Concesión es onerosa, de conformidad con lo señalado en el literal a) del Artículo 14 del TUO. Asimismo, la Concesión es autosostenible, de conformidad con lo establecido en el Artículo 4°, literal a) de la Ley Marco de Asociaciones Público Privadas, aprobada por Decreto Legislativo N° 1012.



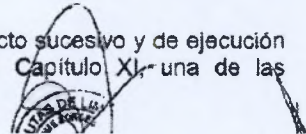
En tal sentido, en observancia de lo establecido en la Declaratoria de Interés del Proyecto Vías Nuevas de Lima, aprobada por el Acuerdo de Concejo N° 825 del 3 de mayo de 2012, las Partes declaran que la Concesión se otorga sin cofinanciamiento, sin garantías de demanda ni garantías financieras por parte del Estado y las garantías no financieras que puedan requerirse tienen una probabilidad mínima de uso de recursos públicos.

CARACTERES

- 2.6. Sin perjuicio de la multiplicidad de actividades y prestaciones en que se divide su objeto, conforme se describe en las cláusulas 2.1 a 2.4, el Contrato es de naturaleza unitaria y responde a una causa única.



- 2.7. El Contrato es principal, de prestaciones recíprocas, de tracto sucesivo y de ejecución continua. Por otra parte y tal como se señala en el Capítulo XI, una de las



características principales del mismo consiste en que en todo momento se debe mantener el equilibrio económico - financiero de las Partes.

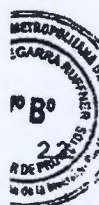
- 2.8. Considerando la naturaleza pública de la titularidad de los Bienes de la Concesión, los Servicios se rigen por los principios de continuidad, regularidad y no-discriminación.



18. Contratos Rutas de Lima.

CAPÍTULO II: OBJETO, MODALIDAD Y CARACTERES

2.1. Por el presente Contrato, el CONCEDENTE transfiere al CONCESIONARIO la potestad de Construir y Explotar el Proyecto Línea Amarilla, para lo cual le concede el aprovechamiento económico de los Bienes de la Concesión durante el plazo de vigencia de la misma. Para tal fin, el CONCESIONARIO deberá cumplir con los Índices de Serviciabilidad previstos en el Anexo 1 del presente Contrato.



Las principales actividades o prestaciones que forman parte de la Concesión y que, por tanto, constituyen el objeto de los derechos y obligaciones que asumen las Partes en virtud del Contrato, son las siguientes:

- a) La entrega, transferencia, uso y devolución de los Bienes Reversibles que se regula en el Capítulo V del presente Contrato.
- b) La Explotación de la Sección 1 del Proyecto Línea Amarilla, conforme a las condiciones de los Capítulos VII, VIII y IX del Contrato.
- c) La Construcción y Explotación de la Sección 2 del Proyecto Línea Amarilla, conforme a las condiciones de los Capítulos VI, VII, VIII y IX del Contrato.



2.3. El presente Contrato de Concesión responde a un esquema BOT (build, operate and transfer), por ello, la transferencia de actividades antes referidas no supone la transferencia de propiedad de la infraestructura que forma parte de las Secciones de la Concesión, la misma que en todo momento mantiene su condición pública. El CONCESIONARIO adquiere el derecho de Concesión durante la vigencia de la misma.

2.4. Considerando que el objeto del derecho de Concesión es contribuir con el bienestar social de la población a través de una adecuada Explotación de la Concesión, en las condiciones económicas y de serviciabilidad que se establecen en el Contrato de Concesión por tiempo determinado, los actos de disposición y la constitución de derechos sobre la Concesión, deben ser compatibles con esta naturaleza y ser aprobados por el CONCEDENTE conforme a lo que disponga el Contrato.



MODALIDAD

2.5. La modalidad de la Concesión es gratuita, de conformidad con lo señalado en el Literal b) del Artículo 14 del TUO. Asimismo, la Concesión es autosostenible, de conformidad con lo establecido en el Artículo 4º, Literal a) de la Ley Marco de Asociaciones Público Privadas, aprobada por Decreto Legislativo N° 912.

[Handwritten signature]



En tal sentido, las Partes declaran, en observancia de lo establecido en el Artículo Tercero del Acuerdo de Concejo N° 402 del 27 de octubre de 2009, lo siguiente:

- (i) Que la Concesión se otorga sin cofinanciamiento, sin garantías de demanda ni garantías financieras.
- (ii) Que la Concesión no requiere aprobación del Sistema Nacional de Inversión Pública – SNIP.
- (iii) Que el incumplimiento de las declaraciones anteriores, determinará la caducidad de la Concesión, de conformidad con las reglas previstas en el Capítulo XVI.

CARACTERES

- 2.6. Sin perjuicio de la multiplicidad de actividades y prestaciones en que se divide su objeto, conforme se describe en las Cláusulas 2.1 a 2.4, el Contrato es de naturaleza unitaria y responde a una causa única.
- 2.7. El Contrato es principal, de prestaciones recíprocas, de tracto sucesivo y de ejecución continua. Por otra parte y tal como se señala en el Capítulo X, una de las características principales del mismo consiste en que en todo momento se debe mantener el equilibrio económico – financiero de las Partes.

Considerando la naturaleza pública de la titularidad de los Bienes de la Concesión, el Servicio que es materia del Contrato se rige por los principios de continuidad, regularidad y no-discriminación.

