



"Decenio de la Igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Diálogo y la Reconciliación Nacional"

Lima, 22 julio de 2018

OFICIO N° 147 -2018 -PR

Señor
LUIS GALARRETA VELARDE
Presidente del Congreso de la República
Presente. -

Tenemos el agrado de dirigirnos a usted señor Presidente del Congreso de la República, de conformidad con lo dispuesto por el Artículo 104° de la Constitución Política del Perú, con la finalidad de comunicarle que, al amparo de las facultades delegadas al Poder Ejecutivo mediante la Ley 30776, y con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros, se ha promulgado el Decreto Legislativo N° 1363, Decreto Legislativo que regula la aplicación de la Ley N° 30556 en los encargos efectuados por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en el marco de los contratos de concesión, para las intervenciones previstas en el Plan Integral de Reconstrucción con Cambios.

Sin otro particular, hacemos propicia la oportunidad para renovarle los sentimientos de nuestra consideración.

Atentamente,

MARTÍN ALBERTO VIZCARRA CORNEJO
Presidente de la República

CÉSAR VILLANUEVA ARÉVALO
Presidente del Consejo de Ministros

166054-ATD

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, 25 de Julio de 2018.

En aplicación de lo dispuesto en el inc. b) del artículo 90° del
Reglamento del Congreso de la República: para su estudio
PASE el expediente del Decreto Legislativo N° 1363
a la Comisión de *Constitución y*
Reglamento

JOSÉ E. DEVASCO PIEDRA
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA



Decreto Legislativo Nº 1363

DECRETO LEGISLATIVO QUE REGULA LA APLICACIÓN DE LA LEY N° 30556 EN LOS ENCARGOS EFECTUADOS POR EL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, EN EL MARCO DE LOS CONTRATOS DE CONCESIÓN, PARA LAS INTERVENCIONES PREVISTAS EN EL PLAN INTEGRAL DE RECONSTRUCCIÓN CON CAMBIOS

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

POR CUANTO:

Que, mediante Ley N° 30776, Ley que delega en el Poder Ejecutivo la Facultad de legislar en materia de reconstrucción y cierre de brechas en infraestructura y servicios, el Congreso de la República ha delegado en el Poder Ejecutivo la facultad de legislar en materia de reconstrucción y cierre de brechas en infraestructura y servicios, por el término de sesenta (60) días calendario;

Que, en este sentido, el literal h) del numeral 2.1 del artículo 2 del citado dispositivo legal, establece la facultad de Simplificar y establecer los procedimientos de asignación de recursos del Fondo para intervenciones ante la ocurrencia de desastres naturales (FONDES), creado mediante el artículo 4 de la Ley 30458, Ley que regula diversas medidas para financiar la ejecución de Proyectos de Inversión Pública en apoyo de Gobiernos Regionales y Locales, los Juegos Panamericanos y Parapanamericanos y la ocurrencia de desastres naturales;

Que, de conformidad con lo establecido en la Ley N° 30776 y el artículo 104 de Constitución Política del Perú;

Con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros; y,

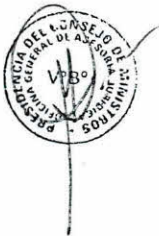
Con cargo a dar cuenta al Congreso de la República;

Ha dado el Decreto Legislativo siguiente:

DECRETO LEGISLATIVO QUE REGULA LA APLICACIÓN DE LA LEY N° 30556 EN LOS ENCARGOS EFECTUADOS POR EL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, EN EL MARCO DE LOS CONTRATOS DE CONCESIÓN, PARA LAS INTERVENCIONES PREVISTAS EN EL PLAN INTEGRAL DE RECONSTRUCCIÓN CON CAMBIOS

Artículo 1. Aplicación de la Ley N° 30556 en Contratos de Concesión cuyo Titular es el Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Las intervenciones para la atención de fenómenos o desastres naturales, que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones se encuentre facultado a encargar al Concesionario conforme a lo señalado en los respectivos contratos de concesión, se rigen por lo dispuesto en la Ley N° 30556, Ley que aprueba disposiciones de carácter extraordinario para las intervenciones del Gobierno Nacional frente a desastres y que dispone la creación de la





Decreto Legislativo

Autoridad para la Reconstrucción con Cambios, con excepción de lo dispuesto en el artículo 7-A de la referida norma, siempre y cuando se encuentren contempladas en el Plan Integral de Reconstrucción Con Cambios.

Artículo 2. Refrendo

El presente Decreto Legislativo es refrendado por el Presidente del Consejo de Ministros y el Ministro de Transportes y Comunicaciones.

POR TANTO:

Mando se publique y cumpla, dando cuenta al Congreso de la República.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los veintidos días del mes de julio del año dos mil dieciocho.

MARTÍN ALBERTO VIZCARRA CORNEJO
Presidente de la República

CÉSAR VILLANUEVA ARÉVALO
Presidente del Consejo de Ministros

EDMER TRUJILLO MORI
Ministro de Transportes y Comunicaciones



DECRETO LEGISLATIVO QUE MODIFICA LA LEY N° 30556, LEY QUE APRUEBA DISPOSICIONES DE CARÁCTER EXTRAORDINARIO PARA LAS INTERVENCIONES DEL GOBIERNO NACIONAL FRENTE A DESASTRES Y QUE DISPONE LA CREACIÓN DE LA AUTORIDAD PARA LA RECONSTRUCCIÓN CON CAMBIOS

I. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I.1 Sobre los daños ocasionados en el país por el Fenómeno del Niño

Como se conoce el Fenómeno El Niño es un evento natural Océano-Atmosférico que se caracteriza por un calentamiento intenso y anormal de las aguas superficiales del mar en el Océano Pacífico Ecuatorial frente a las costas del Perú y Ecuador, generando cambios climáticos a nivel regional y global.

En el caso del Perú, después de 20 años de la presencia del último Fenómeno El Niño, de carácter extraordinario, ocurrió el denominado Niño Costero, que devino en la ocurrencia de lluvias torrenciales que se iniciaron en la cuarta semana del mes de diciembre de 2016 y se prolongaron hasta el 31 de mayo de 2017. Este suceso ocasionó huacos, inundaciones, deslizamientos, derrumbes, tormentas, así como la ocurrencia de otros eventos propios de la emergencia como plagas y epidemias.

En este sentido, las lluvias y los eventos asociados al referido fenómeno natural afectaron derechos fundamentales de las personas, tales como la vida y la salud, así como, daños materiales en la infraestructura pública y privada.

Cabe precisar que El Niño Costero, denominado de ese modo por su ocurrencia en la costa peruana, se puede calificar como extraordinario, conforme lo reportado por el Servicio Nacional de Meteorología e Hidrología del Perú (en adelante, el Senamhi) y el Instituto Nacional de Defensa Civil (en adelante, el Indeci), viéndose afectadas muchas regiones del Perú.

A continuación se mencionan los daños ocasionados durante el primer semestre del año 2017:

**Cuadro N° 01
Emergencias por departamentos**



Fuente: BOLETIN ESTADISTICO VIRTUAL DE LA GESTION REACTIVA N° 07 / AÑO 4/ JUL 2017. Dirección de Políticas, Planes y Evaluación Sub Dirección de Aplicaciones Estadísticas INDECI

Como se puede observar, las regiones de Lima, Ancash, Huancavelica, Cajamarca, La Libertad y Piura son los que registran las mayores cifras de

ocurrencia de emergencias, las que han generado diversas afectaciones, entre las cuales se encuentra la infraestructura vial.

Atendiendo a ello, mediante Decretos Supremos N° 007-2017-PCM¹ y N° 033-2017-PCM², el Estado Peruano declaró Estado de Emergencia, como consecuencia de las intensas precipitaciones pluviales, por sesenta (60) días calendario, prorrogados por cuarenta y cinco (45) días calendario adicionales, en diferentes distritos de las provincias del departamento de Lima, entre los que se encuentran varios distritos de la provincia de Huaral.

Posteriormente, mediante Decreto Supremo N° 011-2017-PCM³ se declaró el estado de emergencia en los departamentos de Tumbes, Piura y Lambayeque por desastres, a consecuencia de las intensas lluvias. Cabe señalar que dicho estado de emergencia fue prorrogado por el Decreto Supremo N° 034-2017-PCM⁴, Decreto Supremo N° 052-2017-PCM⁵ y Decreto Supremo N° 070-2017-PCM⁶, considerando las consecuencias de desastre provocadas por las lluvias y la necesidad de continuar ejecutando acciones de respuesta y Rehabilitación en las zonas afectadas.

1.2 Sobre los daños en infraestructura de transporte de uso público ocasionados por el Fenómeno de El Niño

Con ocasión de El Fenómeno del Niño Costero, entre los meses de enero y marzo del 2017, más de tres mil kilómetros de la red vial nacional fueron afectados. En esa línea, en el siguiente cuadro elaborado por el Indeci se puede observar la infraestructura de transportes y comunicaciones afectada por El Niño Costero durante el año 2017:

Cuadro N° 02
Daño en la infraestructura vial por departamentos

Tabla: Daños en Transportes y Comunicaciones por Niño Costero 2017, Procesamiento al 95.5%

DPTO	CAMINOS RURALES DESTRUIDOS (Km)	CAMINOS RURALES AFECTADOS (Km)	CARRETERAS DESTRUIDAS (Km)	CARRETERAS AFECTADAS (Km)	PUENTES DESTRUIDOS
TOTAL PERU	12,832	221,219	4,778	13,311	449
ANCASH	235	1,311	462	1,321	116
AREQUIPA	185	532	738	514	18
AYACUCHO	534	3,931	210	869	14
CAJAMARCA	102	198	103	517	23
HUANCAVELICA	33	8,461	160	916	21
ICA	132	89	112	529	5
JUNIN	7	18	5	210	
LA LIBERTAD	369	22,338	1,038	701	38
LAMBAYEQUE	346	705	98	122	63
LIMA	3,742	707	1,498	6,47	124
LORETO		68	0	13	
PIURA	7,099	182,691	345	1,032	27
TUMBES	49	169	10	96	

Fuente: SINPAD/COEN/INDECI
Elaboración: SD Aplicaciones Estadísticas/DIPPE/INDECI

Con relación a la infraestructura afectada, resulta relevante indicar que un porcentaje de esta se encuentra concesionada a empresas privadas con las cuales el Ministerio de Transportes y Comunicaciones ha suscrito Contratos de Asociación Público Privada.

- 1 Publicado el 28 de enero de 2017 en el diario oficial El Peruano.
- 2 Publicado el 27 de marzo de 2017 en el diario oficial El Peruano.
- 3 Publicado el 03 de febrero de 2017 en el diario oficial El Peruano.
- 4 Publicado el 29 de marzo de 2017 en el diario oficial El Peruano.
- 5 Publicado el 18 de mayo de 2017 en el diario oficial El Peruano.
- 6 Publicado el 29 de junio de 2017 en el diario oficial El Peruano.

I.3 Sobre las acciones extraordinarias desarrolladas por el Estado en temas de desastres naturales

Al respecto, cabe indicar que las intervenciones del Estado en las zonas afectadas por el Niño Costero se encuentran en el marco de la Ley N° 30556, Ley que aprueba disposiciones de carácter extraordinario para las intervenciones del Gobierno Nacional frente a desastres; y, que dispone la creación de la Autoridad para la Reconstrucción con Cambios.

Bajo ese marco normativo, se ha implementado un procedimiento de contratación pública especial para la Reconstrucción con Cambios para el uso de los recursos del Fondo para intervenciones ante la ocurrencia de desastres naturales (en adelante, FONDES), creado mediante la Ley N° 30458, Ley que regula diversas medidas para financiar la ejecución de Proyectos de Inversión en apoyo de Gobiernos Regionales y Locales, los Juegos Panamericanos y Parapanamericanos y la ocurrencia de desastres naturales⁷, en cuyo caso resulta aplicable de manera supletoria lo contemplado en la normativa de contrataciones del Estado.

Es importante tener en cuenta que si bien dicho procedimiento especial resulta ser adecuado dada la necesidad de celeridad en el procedimiento de contratación pública, no se ha considerado el supuesto de la ejecución de intervenciones en el marco de un contrato de asociación público privada, el cual contempla la posibilidad de encargar éstas u otras intervenciones a la empresa concesionaria, siempre que se encuentre habilitado en el respectivo contrato.

I.4 Sobre los contratos de asociación público privada en materia de transportes

A la fecha existen 31 proyectos en transportes bajo el mecanismo del Decreto Legislativo N° 1224, Decreto Legislativo del Marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos, cuyos contratos de concesión para la construcción, operación y mantenimiento de las mismas son administrados por la Dirección General de Concesiones en Transportes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Al respecto, cabe indicar que los citados contratos regulan la ejecución de obras obligatorias, así como la atención de emergencias viales según la necesidad de la infraestructura concesionada, según un procedimiento específico dentro del contrato, en beneficio de los usuarios, asegurando el cumplimiento de la asignación de riesgos de diseño y construcción, niveles de servicios, entre otras obligaciones contractuales por parte del concesionario.

I.5 Sobre la atención actual de las carreteras concesionadas afectadas por El Fenómeno de El Niño

⁷ Ley N° 30458, Ley que regula diversas medidas para financiar la ejecución de Proyectos de Inversión en apoyo de Gobiernos Regionales y Locales, los Juegos Panamericanos y Parapanamericanos y la ocurrencia de desastres naturales

"Artículo 4.- Creación de Fondo para intervenciones ante la ocurrencia de desastres naturales

4.1 Créase el "Fondo para intervenciones ante la ocurrencia de desastres naturales", a cargo del Ministerio de Economía y Finanzas, destinado a financiar proyectos de inversión pública para la mitigación, capacidad de respuesta, rehabilitación y reconstrucción ante la ocurrencia de fenómenos naturales, con cargo a los recursos a que se refiere el literal c) del artículo 1 de la presente ley.

(...)".

En el siguiente cuadro se observa la infraestructura vial de transportes afectada en vías concesionadas pendientes de ejecución:

Cuadro N° 03
Resumen de las vías afectadas

CONCESIÓN	PENDIENTE DE EJECUCIÓN	
	CARRETERA (KM)	PRESUPUESTO REFERENCIAL EN SOLES SIN IGV (MILLONES)
IIRSA NORTE ⁸	13.13	42.00
BUENOS AIRES - CANCHAQUE ⁹	0.59	5.50
IIRSA SUR T5 ¹⁰	9.09	44.10
RED VIAL N° 4 ¹¹	0.25	38.53
AUTOPISTA DEL SOL ¹²	144.60	493.20
OVALO CHANCAY - HUARAL - ACOS ¹³	1.45	5.40
TOTAL	168.85	628.73

Las vías concesionadas afectadas descritas en el cuadro son asumidas con recursos públicos, por tanto, al ser afectaciones producto del Fenómeno de El

- 8 Al respecto, cabe indicar que, según lo informado por la Dirección General de Concesiones en Transportes, órgano de línea del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, entre el 23 y 26 de mayo de 2017, se realizó una inspección en campo para verificar las afectaciones de la concesión por el Fenómeno del Niño Costero, en la que participaron representantes del OSITRAN, PROVIAS NACIONAL, Dirección General de Concesiones en Transporte y Concesionario IIRSA Norte. Con fecha 07 de junio de 2017, OSITRAN, mediante Oficio N° 4381-2017-GSF-OSITRAN, adjunta el informe de la visita de campo y en dicho documento se detallan las afectaciones de la concesión a consecuencia del Fenómeno del Niño Costero.
- 9 Al respecto, cabe indicar que, según lo informado por la Dirección General de Concesiones en Transportes, órgano de línea del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el OSITRAN verificó afectaciones a la infraestructura, conforme las Notas N° 1241-2016-JCRV-GSF-OSITRAN y N° 0356-2017-JCRV-GSF-OSITRAN, comunicados mediante Oficios N° 4709-2016-JRCV-GSF-OSITRAN y N° 2902-2017-GSF-OSITRAN.
- 10 Al respecto, cabe indicar que, según lo informado por la Dirección General de Concesiones en Transportes, órgano de línea del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el OSITRAN, mediante Oficio N° 1049-2017-GSF-OSITRAN, de fecha 06 de febrero de 2017, remite a las partes su opinión indicando que el mantenimiento de emergencia solicitado se enmarca en el Contrato de Concesión.
- 11 Al respecto, cabe indicar que, según lo informado por la Dirección General de Concesiones en Transportes, órgano de línea del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la Dirección General de Asuntos Socio Ambientales del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, mediante Memorandum N° 1303-2018-MTC/16, confirmó que los EDI de Reposición de los puentes Fortaleza, Huambacho, Sechín y Virú y el EDI de la Rehabilitación de los puentes de la calzada actual, se enmarcan dentro de la Declaratoria de emergencia y reconstrucción luego del Fenómeno El Niño 2017.
- 12 Al respecto, cabe indicar que, según lo informado por la Dirección General de Concesiones en Transportes, órgano de línea del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el IMARPE confirmó al OSITRAN, mediante el Oficio N° 1198-2017-IMARPE/CD, que los aumentos de los niveles y caudales de los ríos ocurridos en las zonas medias y bajas de los departamentos de Piura, Lambayeque y La Libertad, en febrero y marzo, son consecuencia de la ocurrencia del Fenómeno El Niño, de conformidad con lo solicitado al Comité Multisectorial para el Estudio del Fenómeno El Niño.
- 13 Al respecto, cabe indicar que, según lo informado por la Dirección General de Concesiones en Transportes, órgano de línea del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el OSITRAN, mediante Oficio N° 7531-2017-GSF-OSITRAN, de fecha 5 de octubre de 2017, emite opinión sobre los tramos afectados, concluyendo en sus Informes N° 3329-2017-JCRV-GSF-OSITRAN y N° 3279-2017-JCRV-GSF-OSITRAN que 1.50 kms. de la carretera concesionada, fueron afectados por el Fenómeno del Niño Costero.

Niño Costero, corresponde que las intervenciones necesarias para la rehabilitación vial de las mismas sean financiadas con cargo a los recursos del FONDES.

En ese sentido, cabe mencionar que los kilómetros afectados de las carreteras descritas en el cuadro, se encuentran comprendidas dentro del Plan Integral de Reconstrucción Con Cambios. No obstante, el marco legal para el uso de dichos recursos implica el uso de la Ley de Contrataciones con el Estado, por lo que surge la necesidad de la presente fórmula legal.

1.6 Sobre la necesidad de una atención urgente de la infraestructura vial concesionada afectada por el Fenómeno de El Niño mediante la asignación de recursos del FONDES

Al respecto, el Estado peruano tiene como prioridad ejecutar obras de reconstrucción, que permitan rehabilitar y mejorar la infraestructura dañada por la ocurrencia del Fenómeno de El Niño, en el menor plazo posible, a fin de mejorar la calidad de vida de la población afectada por dicho suceso.

En el marco de Ley N° 30556, Ley que aprueba disposiciones de carácter extraordinario para las intervenciones del Gobierno Nacional frente a desastres y que dispone la creación de la Autoridad para la Reconstrucción con Cambios, se han establecido disposiciones que permitan, de manera rápida, atender la infraestructura afectada por el Fenómeno de El Niño y con cargo a los recursos del FONDES. Al respecto, dicha normativa regula facilidades administrativas extraordinarias, así como una serie de medidas para la implementación de las inversiones o actividades previstas en el Plan Integral de la Reconstrucción Con Cambios.

Para efectos de la aplicación de lo señalado, dicha Ley regula un Procedimiento Administrativo Especial, que permita la contratación de un tercero para la ejecución de las inversiones o actividades. En ese sentido, a la fecha para el caso de la infraestructura vial afectada concesionada y que se encuentra prevista en el Plan Integral de la Reconstrucción Con Cambios, el Ministerio de Transportes, a través de Provías Nacional tiene que implementar dicho Procedimiento de Contratación Pública Especial para la contratación del tercero que ejecutará las intervenciones necesarias para la reconstrucción de las vías afectadas.

Al respecto, debe considerarse que estas intervenciones, a través de una obra pública, en un área concesionada, implican que una vez culminados los trabajos deberá entregarse dichas obras al inversionista privado. Esta situación puede traer como riesgo que existan controversias sobre la calidad o diseño de la obra entregada o, que no se cumplan con los parámetros técnicos que exige el respectivo contrato de concesión debido a fallas constructivas, con la consecuencia que el inversionista privado no acepte recibir la obra, lo que podría implicar una pérdida en el valor económico de la vía por la ausencia de una conservación vial oportunamente.

Estas contingencias se superan, si es el concesionario elabora los estudios y ejecuta la obra, con lo cual este asume los riesgos asociados al diseño y construcción de la obra. En este escenario, la conservación vial se realizaría oportunamente sin el riesgo de una pérdida de valor económico por la falta de conservación vial. Así, los contratos de Asociación Público Privada son de largo plazo y comprenden la obligación del inversionista privado de diseñar, financiar,

construir, operar y/o mantener los bienes en concesión. El conjunto de estas obligaciones genera eficiencias en términos de reducción de costos que hace conveniente optar por la modalidad de asociación público privada que una contratación convencional (obra pública).

Al respecto, cada Contrato de Concesión regula el procedimiento para encargar al Concesionario la ejecución de intervenciones en la vía. Estas intervenciones son asumidas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, con cargo a sus recursos.

En ese sentido, lo que se requiere regular con el presente proyecto normativo es que para el caso de las intervenciones, previstas en el Plan Integral de Reconstrucción Con Cambios, en vías concesionadas, se siga con el procedimiento contractual para su encargo del Concesionario, permitiendo la utilización de los recursos del FONDES así como las facilidades administrativas extraordinarias y temporales, así como aquellas necesarias para la implementación del citado Plan, reguladas en la Ley N° 30556, Ley que aprueba disposiciones de carácter extraordinario para las intervenciones del Gobierno Nacional frente a desastres y que dispone la creación de la Autoridad para la Reconstrucción con Cambios.

Bajo ese contexto, cabe indicar que el presente dispositivo subyace en el literal h) del numeral 2.1 del artículo 2 de la Ley N° 30776, Ley que delega en el Poder Ejecutivo la facultad de legislar en materia de reconstrucción y cierre de brechas en infraestructura y servicios, el cual prevé que el Poder Ejecutivo se encuentra facultado para legislar lo relativo al establecimiento de procedimientos de asignación de recursos del FONDES.

En ese sentido, se considera que el presente decreto legislativo respeta los límites materiales y el plazo previsto en la citada ley autoritativa, de conformidad con el artículo 104 de la Constitución Política del Perú. Y, asimismo, promueve la defensa de los derechos fundamentales de los usuarios de la infraestructura de uso público, además que se encuentra en correspondencia con el Decreto Supremo N° 056-2018-PCM, Decreto Supremo que aprueba la Política General al 2021¹⁴.

1.7 Sobre la propuesta normativa: Decreto Legislativo Que Regula La Aplicación De La Ley N° 30556 En Los Encargos Efectuados Por El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en el marco de los Contratos De Concesión, para las intervenciones previstas en el Plan Integral de Reconstrucción con Cambios

Así, para efectos del uso de los recursos del FONDES, se ha establecido un procedimiento de contratación pública especial para la reconstrucción con cambios, el cual agiliza los tiempos, generando que la contratación sea rápida.

¹⁴ Decreto Supremo N° 056-2018-PCM, Decreto Supremo que aprueba la Política General de Gobierno al 2021

"Artículo 4.- Lineamientos prioritarios de la Política General de Gobierno 2021

Los lineamientos prioritarios de la Política General de Gobierno al 2021, son:

(...)

3. Crecimiento económico equitativo, competitivo y sostenible

(...)

3.3 Acelerar el proceso de reconstrucción con cambios, con énfasis en prevención

(...)

3.5 Reducir la pobreza y pobreza extrema tanto a nivel rural como urbano.

(...)"

En tal sentido, el presente decreto legislativo regula que la ejecución de las intervenciones que se tienen que ejecutar sean encargadas al Concesionario, en el marco del Contrato de Concesión.

En este contexto, la presente disposición tiene como objeto que se puedan usar los recursos del FONDES para la ejecución de intervenciones en aquellas áreas comprendidas en proyectos de inversión privada mediante asociaciones público privadas en infraestructura y servicios de transporte público, que se han visto afectadas por el Niño Costero.

Para ello, con el presente decreto legislativo se establece la ejecución de intervenciones de reconstrucción mediante inversiones o actividades, previstas en el Plan Integral de Reconstrucción Con Cambios, que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones encargue al Concesionario, en lo referido a las facilidades administrativas extraordinarias y temporales, así como las medidas dispuestas para la implementación del citado Plan.

Con relación al Plan Integral de Reconstrucción con Cambios al que se refiere la Ley N° 30556, Ley que aprueba disposiciones de carácter extraordinario para las intervenciones del Gobierno Nacional frente a desastres y que dispone la creación de la Autoridad para la Reconstrucción con Cambios, este fue aprobado por Decreto Supremo N° 091-2017-PCM, y tiene como objetivo fundamental rehabilitar y reconstruir la infraestructura física dañada y destruida por El Niño Costero a nivel nacional, contribuyendo además a restituir el bienestar perdido por los grupos sociales más vulnerables. En relación a ello, se menciona que los siguientes aspectos deben ser en las carreteras:

SECTOR	Componentes de cambio
Transporte	<p>Carreteras:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pavimentación de los tramos más críticos y de mayor tránsito con una solución básica que permita resistir las lluvias. - Mejoras en el drenaje (alcantarillas, cunetas, puentes y pontones). - Cambios de trazo en zonas vulnerables. - Algunos tramos se construirán con concreto. <p>Caminos:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mejoras en el drenaje (alcantarillas, cunetas, puentes y pontones). - Cambios en el trazo y diseño del talud. <p>Puentes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nuevas estructuras de acero.

En ese sentido, los recursos del FONDES servirían para atender tales componentes de cambio y otros que sean necesarios para la rehabilitación, según cada caso concreto. Con relación a ello, cabe indicar que en caso decida realizar la elaboración de los estudios técnicos y/o ejecución de proyectos y/o actividades contemplados en el Plan Integral de Reconstrucción con Cambios como obra pública debe efectuarse el procedimiento de contratación pública especial para la reconstrucción con cambios, conforme a la normativa aplicable.



II. ANÁLISIS COSTO- BENEFICIO

La aprobación de la propuesta normativa permitirá agilizar y facilitar el desarrollo de proyectos de inversión privada en infraestructura y servicios públicos, a través de la reducción de costos y externalidades, mitigación de contingencias para el Estado y generación de beneficios a los usuarios.

Las carreteras concesionadas afectadas por el Fenómeno del Niño Costero son las siguientes:

- IIRSA Norte tramos 4, 5 y 6
- Buenos Aires Canchaque
- IIRSA Sur tramo 5
- Red vial N° 4
- Autopista del Sol
- Ovalo Chancay – Huaral – Acos

Las zonas afectadas alcanzan una longitud de 168.85 Km, las cuales atraviesan 7 departamentos: Cajamarca, Lambayeque, Piura, Arequipa, Lima, Ancash y La Libertad. Estas vías afectadas permiten promover la integración económica entre los centros de producción de la sierra y los centros de comercialización de la costa.

En su totalidad, conectan desde el puerto de Paita hasta el norte peruano con el Brasil, siendo las principales vías comerciales del país. Durante el año 2017, circularon 26.4 millones de unidades vehiculares por estas vías concesionadas de los cuales 14.5 millones fueron vehículos ligeros (55%) y 11.8 millones fueron vehículos pesados (45%)

Como se comentó anteriormente, cuenta con dos alternativas para la ejecución de las obras:

- Encargar al inversionista privado.
- Contratación tradicional (obra pública).

Para poder evaluar cuál de las dos opciones es más favorable para el usuario en términos de ahorro de tiempo y costo operativo vehicular se realizó un análisis de ambos escenarios tomando en cuenta los siguientes supuestos:

1. En caso se optara por una contratación tradicional, el Estado tendría que realizar los estudios pertinentes en el marco Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones (INVIERTE.PE), la elaboración de Expediente Técnico y el proceso de contratación al ejecutor de la obra.
2. De optarse por realizar un eventual encargo al Concesionario, es el inversionista privado quien podría asumir la tarea de realizar los estudios previos, el Expediente Técnico y la ejecución de la Obra; ahorrando los plazos en que incurre el Estado en este tipo de contrataciones, por lo cual se ha estimado un diferencial de siete meses entre ambas alternativas.

**Cuadro N° 04
Escenarios**

Modalidad de intervención	Plazo (meses)
Obra Pública	12
Encargo al Concesionario	5
Diferencial	7

Elaborado por la Dirección General de Concesiones en Transportes (DGCT)

Este diferencial de tiempo es muy importante en términos de beneficios sociales para la población, dado que una vía en mal estado impacta directamente en el tiempo y el costo operativo de cada viaje, entre otras externalidades.

Con la finalidad contar con una aproximación a estos beneficios a continuación se presenta una cuantificación de cada uno de estos impactos:

- Análisis del ahorro del tiempo

En consecuencia del Fenómeno del Niño, los usuarios de estas carreteras afectadas tuvieron que recorrer las mismas a una velocidad menor a la que podría ir en una carretera en óptimas condiciones. Es así que, para llegar a su destino, le tomaría al usuario mayor tiempo en la medida de que la velocidad alcanzada sería menor por motivos de seguridad.

En el Manual de Carreteras se visualiza un cuadro con las velocidades máximas de operación por cada tipo de vehículo y por cada tipo de carretera como se verá a continuación:

**Cuadro N° 05
Valores de velocidades máximas de operación**

Clasificación de la carretera	Velocidad máxima de operación (km/h)			
	Vehículos ligeros	Vehículos pesados		
		Buses	Camiones (5)	
Autopista 1 ^{ra} clase	⁽¹⁾ 130	100	90	
	⁽²⁾ 120	90	80	
	⁽³⁾ 100	80	70	
	⁽⁴⁾ 90	70	60	
Autopista 2 ^{da} clase	⁽¹⁾ 120	90	80	
	⁽²⁾ 120	90	80	
	⁽³⁾ 100	80	70	
	⁽⁴⁾ 90	70	60	
Carretera 1 ^{ra} clase	⁽¹⁾ 100	90	80	
	⁽²⁾ 100	80	70	
	⁽³⁾ 90	70	60	
	⁽⁴⁾ 80	60	50	

Fuente: Manual de Carreteras, Diseño geométrico revisada y corregida a enero 2018

Para definir qué tipo de carretera corresponde a las zonas afectadas por cada concesión y el tránsito diario por cada una de las vías se tomó en cuenta el siguiente cuadro:

Cuadro N° 06
Clasificación por demanda

Tipo de vía	IMD Mínimo (Veh/día)	IMD Máximo (Veh/día)
Autopista 1era clase	6,000	-
Autopista 2da clase	4,001	6,000
Carretera 1era clase	2,001	4,000
Carretera 2da clase	400	2,000
Carretera 3era clase	-	400

Fuente: Manual de Carreteras, Diseño geométrico revisada y corregida a enero 2018

Asimismo, cada carretera, dependiendo a su orografía, puede ser clasificada de la siguiente manera:

Cuadro N° 07
Clasificación por orografía

Tipo de terreno	Especificaciones
Terreno Plano (tipo 1)	Tiene pendientes transversales al eje de la vía, menores o iguales al 10% y sus pendientes longitudinales son por lo general menores de tres por ciento (3%), demandando un mínimo de movimiento de tierras, por lo que no presenta mayores dificultades en su trazo.
Terreno ondulado (tipo 2)	Tiene pendientes transversales al eje de la vía entre 11% y 50% y sus pendientes longitudinales se encuentran entre 3% y 6 %, demandando un moderado movimiento de tierras, lo que permite alineamientos rectos, alternados con curvas de radios amplios, sin mayores dificultades en el trazo.
Terreno accidentado (tipo 3)	Tiene pendientes transversales al eje de la vía entre 51% y el 100% y sus pendientes longitudinales predominantes se encuentran entre 6% y 8%, por lo que requiere importantes movimientos de tierras, razón por la cual presenta dificultades en el trazo.
Terreno escarpado (tipo 4)	Tiene pendientes transversales al eje de la vía superiores al 100% y sus pendientes longitudinales excepcionales son superiores al 8%, exigiendo el máximo de movimiento de tierras, razón por la cual presenta grandes dificultades en su trazo.

Fuente: Manual de Carreteras, Diseño geométrico revisada y corregida a enero 2018

Con ello, las carreteras concesionadas se clasifican como corresponde:

Cuadro N° 08
Clasificación de las carreteras afectadas

Tipo de Vehículo	Concesión	Tipo de Terreno	IMDA ¹⁵	Tipo de vía
Ligeros	IIRSA Norte Tramo 4	Tipo 4	444	Carretera 2da clase
Pesados	IIRSA Norte Tramo 4	Tipo 4	785	Carretera 2da clase
Ligeros	IIRSA Norte Tramo 5	Tipo 1	486	Carretera 2da clase
Pesados	IIRSA Norte Tramo 5	Tipo 1	761	Carretera 2da clase
Ligeros	IIRSA Norte Tramo 6	Tipo 1	1,563	Carretera 2da clase
Pesados	IIRSA Norte Tramo 6	Tipo 1	1,023	Carretera 2da clase
Ligeros	Buenos Aires - Canchaque	Tipo 2	205	Carretera 3era clase
Pesados	Buenos Aires - Canchaque	Tipo 2	270	Carretera 3era clase
Ligeros	IIRSA Sur T5	Tipo 3	3,091	Autopista 1era clase
Pesados	IIRSA Sur T5	Tipo 3	3,723	Autopista 1era clase
Ligeros	Red Vial N° 4	Tipo 1	5,153	Autopista 2da clase
Pesados	Red Vial N° 4	Tipo 1	7,191	Autopista 2da clase
Ligeros	Autopista del Sol	Tipo 1	12,053	Autopista 1era clase
Pesados	Autopista del Sol	Tipo 1	23,365	Autopista 1era clase
Ligeros	Ovalo Chancay - Huaral Acos*	Tipo 2		
Pesados	Ovalo Chancay - Huaral Acos*	Tipo 2		

*No existe dato del IMD en la medida de que su explotación empezó en marzo de 2018.

Elaborado por la Dirección General de Concesiones en Transportes (DGCT)

Habiendo determinado el tipo de carretera en base al terreno y al IMDA registrado en cada una de ellas, se procedió a calcular el tiempo en horas que le tomaría a un usuario de vehículo ligero y de vehículo pesado recorrer cada trazo evaluado si es que, dichas carreteras estuviesen en óptimas condiciones:

¹⁵

El Índice medio diario anual (IMDA) representa el promedio aritmético de los volúmenes diarios para todos los días del año, previsible o existente en una sección dada de la vía. Su conocimiento da una idea cuantitativa de la importancia de la vía en la sección considerada y permite realizar los cálculos de factibilidad económica. Los valores de IMDA para tramos específicos de carretera, proporcionan al proyectista, la información necesaria para determinar las características de diseño de la carretera, su clasificación y desarrollar los programas de mejoras y mantenimiento. Los valores vehículo/día son importantes para evaluar los programas de seguridad y medir el servicio proporcionado por el transporte en carretera.

**Cuadro N° 09
Escenario contrafactual**

Tipo de Vehículo	Concesión	KM por Intervenir	Escenario Contrafactual	
			Vel Km/h	horas
Ligeros	IIRSA Norte Tramo 4	10.045	60	0.167
Pesados	IIRSA Norte Tramo 4	10.045	35	0.287
Ligeros	IIRSA Norte Tramo 5	2.762	100	0.028
Pesados	IIRSA Norte Tramo 5	2.762	65	0.042
Ligeros	IIRSA Norte Tramo 6	0.32	100	0.003
Pesados	IIRSA Norte Tramo 6	0.32	65	0.005
Ligeros	Buenos Aires - Canchaque	0.59	100	0.006
Pesados	Buenos Aires - Canchaque	0.59	75	0.008
Ligeros	IIRSA Sur T5	9.09	50	0.182
Pesados	IIRSA Sur T5	9.09	25	0.364
Ligeros	Red Vial N° 4	0	120	0.000
Pesados	Red Vial N° 4	0	85	0.000
Ligeros	Autopista del Sol	144.6	130	1.112
Pesados	Autopista del Sol	144.6	95	1.522
Ligeros	Ovalo Chancay - Huaral Acos*	1.45		
Pesados	Ovalo Chancay - Huaral Acos*	1.45		

*No existe dato del IMD en la medida de que su explotación empezó en marzo de 2018

Elaborado por la Dirección General de Concesiones en Transportes (DGCT)

Para poder evaluar la diferencia en tiempos con respecto al escenario actual, en el que la vía presenta deficiencias como consecuencia del Fenómeno del Niño, se ajustó la velocidad recorrida para cada concesión, por un valor de 0.80, en la medida de que un usuario tomaría mayores precauciones al momento de transitar por una vía afectada.

**Cuadro N° 10
Escenario actual**

Tipo de Vehículo	Concesión	KM por Intervenir	Escenario actual	
			Vel Km/h	horas
Ligeros	IIRSA Norte Tramo 4	10.045	48	0.209
Pesados	IIRSA Norte Tramo 4	10.045	28	0.359
Ligeros	IIRSA Norte Tramo 5	2.762	80	0.035
Pesados	IIRSA Norte Tramo 5	2.762	52	0.053
Ligeros	IIRSA Norte Tramo 6	0.32	80	0.004
Pesados	IIRSA Norte Tramo 6	0.32	52	0.006
Ligeros	Buenos Aires - Canchaque	0.59	80	0.007
Pesados	Buenos Aires - Canchaque	0.59	60	0.010
Ligeros	IIRSA Sur T5	9.09	40	0.227
Pesados	IIRSA Sur T5	9.09	20	0.455
Ligeros	Red Vial N° 4	0	96	0.000
Pesados	Red Vial N° 4	0	68	0.000
Ligeros	Autopista del Sol	144.6	104	1.390
Pesados	Autopista del Sol	144.6	76	1.903
Ligeros	Ovalo Chancay - Huaral Acos*	1.45		
Pesados	Ovalo Chancay - Huaral Acos*	1.45		

*No existe dato del IMD en la medida de que su explotación empezó en marzo de 2018

Elaborado por la Dirección General de Concesiones en Transportes (DGCT)

Como se visualiza en la cuadro anterior, las horas utilizadas para un usuario de vehículo ligero y de un usuario de vehículo pesado para llegar a su destino, son mayores en el escenario actual, que en el escenario en donde la vía fue intervenida. Asimismo, para hallar la cantidad de horas pérdidas totales por todos los usuarios de la vía al año 2017 (IMDA) se multiplicó el delta hallado por el IMDA x 365 días, como se presenta a continuación:

**Cuadro N° 11
Costo social por año**

Tipo de Vehículo	Concesión	Delta	horas perdidas/año	Vehículos			Cantidad de pasajeros por tipo de vehículos			Valor del tiempo (PEN/hora)	Costo social por año (PEN)
				Ligero	Bus	Carga	Ligero	Bus	Carga		
Ligeros	IRSA Norte Tramo 4	0.042	6,782.89	100%			3	50	2	3.21	65,319.19
Pesados	IRSA Norte Tramo 4	0.072	20,558.17		20%	80%	3	50	2	1.67	398,252.85
Ligeros	IRSA Norte Tramo 5	0.007	1,224.88	100%			3	50	2	3.21	11,795.57
Pesados	IRSA Norte Tramo 5	0.011	2,950.72		20%	80%	3	50	2	1.67	57,161.33
Ligeros	IRSA Norte Tramo 6	0.001	456.40	100%			3	50	2	3.21	4,395.09
Pesados	IRSA Norte Tramo 6	0.001	459.56		20%	80%	3	50	2	1.67	8,902.66
Ligeros	Buenos Aires - Canchaque	0.001	110.37	100%			3	50	2	3.21	1,062.83
Pesados	Buenos Aires - Canchaque	0.002	193.82		20%	80%	3	50	2	1.67	3,754.58
Ligeros	IRSA Sur T5	0.045	51,277.37	100%			3	50	2	3.21	493,801.09
Pesados	IRSA Sur T5	0.091	123,523.56		20%	80%	3	50	2	1.67	2,392,898.32
Ligeros	Red Vial N° 4	0.000	-	100%			3	50	2	3.21	-
Pesados	Red Vial N° 4	0.000	-		20%	80%	3	50	2	1.67	-
Ligeros	Autopista del Sol	0.278	1,223,356.32	100%			3	50	2	3.21	11,780,921.37
Pesados	Autopista del Sol	0.381	3,245,214.04		20%	80%	3	50	2	1.67	62,866,286.37
Ligeros	Ovalo Chancay - Huaral Acos*			100%			3	50	2	3.21	-
Pesados	Ovalo Chancay - Huaral Acos*				20%	80%	3	50	2	1.67	-

*No existe dato del IMD en la medida de que su explotación empezó en marzo de 2018

Elaborado por la Dirección General de Concesiones en Transportes (DGCT)

Habiendo cuantificado el número total horas perdidas en un año por causa de la deficiencia de las vías, se calculó el costo social de las mismas en términos de Valor Social de Tiempo, llegando a la cifra de S/ 78,084,551.26 anuales.

Con la finalidad de tener una referencia del impacto en términos de soles al día de hoy, se consideró una tasa social de descuento de 9% anual y los diferenciales de uno a seis meses entre las alternativas de Obra Pública y Encargo al Concesionario, según como se detalla a continuación:

**Cuadro N° 12
Comparación de impactos**

Diferencial de meses entre hacerlo vía OP o encargar al concesionario	1	2	3	4	5	6
Beneficio en soles por ahorro de tiempo	6,430,845.66	12,861,691.31	19,292,536.97	25,723,382.62	32,154,228.28	38,585,073.94
Tasa social Anual	9.00%					
Tasa social mensual	0.72%					
Valor presente costo social	6,159,633.01	12,275,189.22	18,346,984.05	24,375,330.63	30,360,539.87	36,302,920.46

Elaborado por la Dirección General de Concesiones e n Transportes (DGCT)

Como puede apreciarse, en términos de valores sociales, encargar al Concesionario la ejecución de las obras en las vías señaladas supondría un ahorro S/6 millones a S/ 36 millones en valores presentes.

- Análisis del costo operativo vehicular

No solamente existe una afectación al usuario por el tiempo que le tomaría llegar a su destino, sino también un costo operativo vehicular marginal producto de utilizar una vía en condiciones precarias.

El Sistema Nacional de Inversión Pública del Ministerio de Economía y Finanzas presentó en el año 2013 una tabla con el costo modular de operación vehicular a precios económicos (USD/Veh/km) dependiendo a la región, la orografía, la superficie, el estado de la vía y el tipo de vehículo, presentado a continuación.



Cuadro N° 13
Clasificación según región y topografía

Región	Topografía	Superficie	Estado	USD/veh/km		
				Auto	Bus mediano	Camión 2 ejes
Costa	L	Asfaltado	Bueno	0.236	0.522	0.646
Costa	O	Asfaltado	Bueno	0.244	0.522	0.655
Costa	A	Asfaltado	Bueno	0.244	0.522	0.655
Costa	L	Asfaltado	Malo	0.301	0.659	1.053
Costa	O	Asfaltado	Malo	0.301	0.659	1.053
Costa	A	Asfaltado	Malo	0.301	0.659	1.061
Sierra	L	Asfaltado	Bueno	0.262	0.562	0.708
Sierra	O	Asfaltado	Bueno	0.262	0.599	0.974
Sierra	A	Asfaltado	Bueno	0.286	0.649	1.307
Sierra	L	Asfaltado	Malo	0.327	0.712	1.157
Sierra	O	Asfaltado	Malo	0.335	0.762	1.449
Sierra	A	Asfaltado	Malo	0.352	0.812	1.807
Selva	L	Asfaltado	Bueno	0.252	0.547	0.68
Selva	O	Asfaltado	Bueno	0.252	0.572	0.92
Selva	A	Asfaltado	Bueno	0.252	0.584	0.937
Selva	L	Asfaltado	Malo	0.317	0.684	1.102
Selva	O	Asfaltado	Malo	0.317	0.721	1.376
Selva	A	Asfaltado	Malo	0.326	0.733	1.392

Elaborado por la Dirección General de Concesiones en Transportes (DGCT)

Tomando en cuenta de que la carretera en buenas condiciones es calificada como "Bueno", y la carretera afectada por el Fenómeno del Niño es clasificada como "mala", las carreteras evaluadas se clasifican de la siguiente manera:

Cuadro N° 14
Clasificación según tipo de terreno

Tipo de Vehículo	Concesión	Región	Tipo de Terreno
Ligeros	IIRSA Norte Tramo 4	Sierra	Tipo 4
Pesados	IIRSA Norte Tramo 4	Sierra	Tipo 4
Ligeros	IIRSA Norte Tramo 5	Sierra	Tipo 1
Pesados	IIRSA Norte Tramo 5	Sierra	Tipo 1
Ligeros	IIRSA Norte Tramo 6	Costa	Tipo 1
Pesados	IIRSA Norte Tramo 6	Costa	Tipo 1
Ligeros	Buenos Aires - Canchaque	Sierra	Tipo 2
Pesados	Buenos Aires - Canchaque	Sierra	Tipo 2
Ligeros	IIRSA Sur T5	Sierra	Tipo 3
Pesados	IIRSA Sur T5	Sierra	Tipo 3
Ligeros	Red Vial N° 4	Costa	Tipo 1
Pesados	Red Vial N° 4	Costa	Tipo 1
Ligeros	Autopista del Sol	Costa	Tipo 1
Pesados	Autopista del Sol	Costa	Tipo 1

Ligeros	Ovalo Chancay - Huaral Acos	Costa	Tipo 2
Pesados	Ovalo Chancay - Huaral Acos	Costa	Tipo 2

Elaborado por la Dirección General de Concesiones en Transportes (DGCT)

Tomando en cuenta la información de flujo vehicular para cada vía, la información de COV y el tipo de carreteras, se estimó el costo operativo que se incurriría en el caso las vías estuvieran en buenas condiciones, lo cual se aprecia en el cuadro siguiente:

Cuadro N° 15
Costo de operación vehicular en concesión en buen estado

Tipo de Vehículo	Concesión	IMD auto	IMD bus	IMD carga	Bueno			COV Bueno USD
					Auto	Bus mediano	Camión 2 ejes	
Ligeros	IIRSA Norte Tramo 4	444	0	0	46,349			46,349
Pesados	IIRSA Norte Tramo 4	785	157	628		37,191	299,591	336,781
Ligeros	IIRSA Norte Tramo 5	486	0	0	46,476			46,476
Pesados	IIRSA Norte Tramo 5	761	152.2	609		31,221	157,326	188,547
Ligeros	IIRSA Norte Tramo 6	1,563	0	0	134,637			134,637
Pesados	IIRSA Norte Tramo 6	1,023	204.6	818		38,982	192,971	231,953
Ligeros	Buenos Aires - Canchaque	205	0	0	19,604			19,604
Pesados	Buenos Aires - Canchaque	270	54	216		11,806	76,790	88,596
Ligeros	IIRSA Sur T5	3,091	0	0	322,669			322,669
Pesados	IIRSA Sur T5	3,723	744.6	2978		176,385	1,420,861	1,597,245
Ligeros	Red Vial N° 4	5,153	0	0	566,134			566,134
Pesados	Red Vial N° 4	7,191	1438.2	5753		345,937	2,211,060	2,556,997
Ligeros	Autopista del Sol	12,053	0	0	1,038,245			1,038,245
Pesados	Autopista del Sol	23,365	4673	18692		890,347	4,407,387	5,297,733
Ligeros	Ovalo Chancay - Huaral Acos*							
Pesados	Ovalo Chancay - Huaral Acos*							

*No existe dato del IMD en la medida de que su explotación empezó en marzo de 2018

Elaborado por la Dirección General de Concesiones en Transportes (DGCT)

Asimismo, se realizó la misma operación considerando que las vías se encuentran en un estado malo y cuantificando el costo diferencial que asumiría los usuarios en un año. Es así que en términos de Soles, a un tipo de cambio del Marco Macroeconómico de 3.35 para el año 2017, se estimó un impacto anual de S/ 14,833,930 como se muestra en el siguiente cuadro.

Cuadro N° 16
Diferencial de los costos de operación vehicular en buen estado y mal estado

Tipo de Vehículo	Concesión	Malo			COV Malo USD	Delta USD	Delta PEN (TC 3.35 PEN/USD)
		Auto	Bus med	Cam 2e			
Ligeros	IIRSA Norte Tramo 4	57,045			57,045	10,696	35,831
Pesados	IIRSA Norte Tramo 4		46,532	414,201	460,732	123,951	415,235
Ligeros	IIRSA Norte Tramo 5	58,007			58,007	11,530	38,627
Pesados	IIRSA Norte Tramo 5		39,554	257,099	296,653	108,106	362,156
Ligeros	IIRSA Norte Tramo 6	171,719			171,719	37,082	124,225
Pesados	IIRSA Norte Tramo 6		49,213	314,548	363,761	131,808	441,558
Ligeros	Buenos Aires - Canchaque	25,066			25,066	5,462	18,298
Pesados	Buenos Aires - Canchaque		15,019	114,239	129,258	40,662	136,217
Ligeros	IIRSA Sur T5	397,132			397,132	74,462	249,448
Pesados	IIRSA Sur T5		220,685	1,964,419	2,185,103	587,858	1,969,324
Ligeros	Red Vial N° 4	566,134			566,134	0	0
Pesados	Red Vial N° 4		345,937	2,211,060	2,556,997	0	0
Ligeros	Autopista del Sol	1,324,203			1,324,203	285,957	957,957
Pesados	Autopista del Sol		1,124,020	7,184,177	8,308,197	3,010,463	10,085,052
Ligeros	Ovalo Chancay - Huaral Acos*				0	0	0
Pesados	Ovalo Chancay - Huaral Acos*				0	0	0

*No existe dato del IMD en la medida de que su explotación empezó en marzo de 2018

Elaborado por la Dirección General de Concesiones en Transportes (DGCT)

Con ello, el costo estimado por los siete meses de diferencia producto de hacerlo vía obra pública o vía contrato de concesión, a valor presente utilizando también la tasa social de 9%, asciende desde S/ 1,236,160.82 hasta S/ 7,416,964.90.

Cuadro N° 17
Comparación de impactos

Diferencial de meses entre hacerlo vía OP o encargar al concesionario	1	2	3	4	5	6
Beneficio en soles por ahorro de tiempo	1,236,160.82	2,472,321.63	3,708,482.45	4,944,643.27	6,180,804.08	7,416,964.90
Tasa social Anual	9.00%					
Tasa social mensual	0.72%					
Valor presente costo social	1,236,160.82	2,472,321.63	3,708,482.45	4,944,643.27	6,180,804.08	7,416,964.90

Elaborado por la Dirección General de Concesiones en Transportes (DGCT)

Tomando los costos del perjuicio en el ahorro de tiempo y el costo operativo vehicular para los usuarios de las vías afectadas en los siete meses mencionados, se estimó el costo social total respectivo como se visualiza a continuación:

Cuadro N° 18
Costo social total en soles

Diferencial de meses entre hacerlo vía OP o encargar al concesionario	1	2	3	4	5	6
Costo Social Ahorro de Tiempo	6,159,633	12,275,189	18,346,984	24,375,331	30,360,540	36,302,920
Costo Social Costo Operativo Vehicular	1,236,160.82	2,472,321.63	3,708,482.45	4,944,643.27	6,180,804.08	7,416,964.90
Costo Social Total	7,395,794	14,747,511	22,055,466	29,319,974	36,541,344	43,719,885

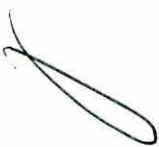
Elaborado por la Dirección General de Concesiones en Transportes (DGCT)

Dado el análisis se concluye que la opción de encargar al inversionista privado me permite reducir el costo social, del costo del tiempo de desplazamiento y costo vehicular desde S/ 7 millones a S/ 43 millones.

III. ANÁLISIS DE IMPACTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA EN LA LEGISLACIÓN NACIONAL

La propuesta normativa permite regular la aplicación de la Ley N° 30556, Ley que aprueba disposiciones de carácter extraordinario para las intervenciones del Gobierno Nacional frente a desastres y que dispone la creación de la Autoridad para la Reconstrucción con Cambios, en lo referido a las facilidades administrativas extraordinarias y temporales, así como las medidas dispuestas para la implementación del citado Plan, para la ejecución de intervenciones de reconstrucción mediante inversiones o actividades, previstas en el Plan Integral de Reconstrucción Con Cambios, que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones encargue al Concesionario.

De igual modo, complementa lo regulado en el numeral 4.1 del artículo 4 de la Ley N° 30458, Ley que regula diversas medidas para financiar la ejecución de proyectos de inversión pública en apoyo de Gobiernos Regionales y Locales, los Juegos Panamericanos y Parapanamericanos y la ocurrencia de desastres naturales, mediante el cual se contempla que el "Fondo para intervenciones ante la ocurrencia de desastres naturales", a cargo del Ministerio de Economía y Finanzas, destinado a financiar proyectos de inversión pública para la mitigación, capacidad de respuesta, rehabilitación y reconstrucción ante la ocurrencia de fenómenos naturales.



En tal sentido, el presente dispositivo cubre un vacío normativo en el extremo referido al uso de los recursos del FONDES respecto a infraestructuras viales que se encuentren en el marco de la normativa sobre asociaciones público privadas.



promoción y ejecución de la inversión pública, privada y público privada, con el objetivo de mantener la sostenibilidad del crecimiento económico y mejorar la competitividad del país, incrementando el empleo y la mejora de la calidad de vida de los peruanos.

Para dicho efecto, encárguese al Ministerio de Economía y Finanzas, adoptar mediante decreto supremo, las políticas públicas necesarias e implementar las acciones conducentes a asegurar el desarrollo sostenido de la inversión público privada.

Ordénase que el Equipo Especializado de Seguimiento de la Inversión, implementado mediante Decreto Supremo N° 104-2013-EF, asuma competencias para efectuar el diagnóstico preventivo de trabas en la ejecución de la inversión, tanto de proyectos públicos, privados, y público privados, con especial énfasis en los orientados a la provisión de servicios públicos o para la ejecución de infraestructura pública.

Establécese que el Equipo Especializado de Seguimiento de la Inversión, está dirigido por un Director designado por resolución ministerial del sector Economía y Finanzas; depende funcional y administrativamente del órgano del Ministerio de Economía y Finanzas que se establezca mediante decreto supremo, debiendo emitir informes semestrales sobre los avances de su gestión.

Facúltase al Equipo Especializado de Seguimiento de la Inversión a adoptar los mecanismos para efectuar y sistematizar las acciones de seguimiento de los planes de ejecución de inversiones y a informar y efectuar recomendaciones a las entidades públicas sobre las mejores prácticas que permitan mejorar la ejecución de sus proyectos de inversión público privada, o privada vinculada a sus competencias.

Lo dispuesto en la presente disposición se financia con cargo al presupuesto institucional del Ministerio de Economía y Finanzas, sin demandar recursos adicionales al Tesoro Público."

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA DEROGATORIA

ÚNICA. Derogación de normas

Derógase el Decreto Legislativo N° 1224, Decreto Legislativo del Marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos.

Dado en la Casa de Gobierno, Lima, a los veintinueve días del mes de julio del año dos mil dieciocho.

MARTÍN ALBERTO VIZCARRA CORNEJO
Presidente de la República

CÉSAR VILLANUEVA ARÉVALO
Presidente del Consejo de Ministros

CARLOS OLIVA NEYRA
Ministro de Economía y Finanzas

1672838-2

DECRETO LEGISLATIVO N° 1363

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

POR CUANTO:

Que, mediante Ley N° 30776, Ley que delega en el Poder Ejecutivo la Facultad de legislar en materia de reconstrucción y cierre de brechas en infraestructura y servicios, el Congreso de la República ha delegado en el Poder Ejecutivo la facultad de legislar en materia de reconstrucción y cierre de brechas en infraestructura y servicios, por el término de sesenta (60) días calendario;

Que, en este sentido, el literal h) del numeral 2.1 del artículo 2 del citado dispositivo legal, establece la facultad de Simplificar y establecer los procedimientos de asignación de recursos del Fondo para intervenciones ante la ocurrencia de desastres naturales (FONDES),

creado mediante el artículo 4 de la Ley 30458, Ley que regula diversas medidas para financiar la ejecución de Proyectos de Inversión Pública en apoyo de Gobiernos Regionales y Locales, los Juegos Panamericanos y Parapanamericanos y la ocurrencia de desastres naturales;

Que, de conformidad con lo establecido en la Ley N° 30776 y el artículo 104 de Constitución Política del Perú; Con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros; y, Con cargo a dar cuenta al Congreso de la República; Ha dado el Decreto Legislativo siguiente:

DECRETO LEGISLATIVO QUE REGULA LA APLICACIÓN DE LA LEY N° 30556 EN LOS ENCARGOS EFECTUADOS POR EL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, EN EL MARCO DE LOS CONTRATOS DE CONCESIÓN, PARA LAS INTERVENCIONES PREVISTAS EN EL PLAN INTEGRAL DE RECONSTRUCCIÓN CON CAMBIOS

Artículo 1. Aplicación de la Ley N° 30556 en Contratos de Concesión cuyo Titular es el Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Las intervenciones para la atención de fenómenos o desastres naturales, que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones se encuentre facultado a encargar al Concesionario conforme a lo señalado en los respectivos contratos de concesión, se rigen por lo dispuesto en la Ley N° 30556, Ley que aprueba disposiciones de carácter extraordinario para las intervenciones del Gobierno Nacional frente a desastres y que dispone la creación de la Autoridad para la Reconstrucción con Cambios, con excepción de lo dispuesto en el artículo 7-A de la referida norma, siempre y cuando se encuentren contempladas en el Plan Integral de Reconstrucción Con Cambios.

Artículo 2. Refrendo

El presente Decreto Legislativo es refrendado por el Presidente del Consejo de Ministros y el Ministro de Transportes y Comunicaciones.

POR TANTO:

Mando se publique y cumpla, dando cuenta al Congreso de la República.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los veintidós días del mes de julio del año dos mil dieciocho.

MARTÍN ALBERTO VIZCARRA CORNEJO
Presidente de la República

CÉSAR VILLANUEVA ARÉVALO
Presidente del Consejo de Ministros

EDMER TRUJILLO MORI
Ministro de Transportes y Comunicaciones

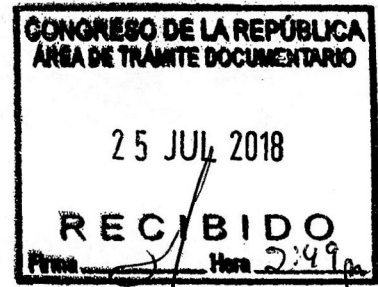
1672838-3

DECRETO LEGISLATIVO N° 1364

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

POR CUANTO:

Que, el Congreso de la República, mediante Ley N° 30776, ha delegado en el Poder Ejecutivo, por el plazo de sesenta (60) días calendario, la facultad de legislar mediante Decreto Legislativo en materia de reconstrucción y cierre de brechas en infraestructura



"Decenio de la Igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Diálogo y la Reconciliación Nacional"

Lima, 22 julio de 2018

OFICIO N° 147 -2018 -PR

Señor
LUIS GALARRETA VELARDE
Presidente del Congreso de la República
Presente. -

Tenemos el agrado de dirigirnos a usted señor Presidente del Congreso de la República, de conformidad con lo dispuesto por el Artículo 104° de la Constitución Política del Perú, con la finalidad de comunicarle que, al amparo de las facultades delegadas al Poder Ejecutivo mediante la Ley 30776, y con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros, se ha promulgado el Decreto Legislativo N° 1363, Decreto Legislativo que regula la aplicación de la Ley N° 30556 en los encargos efectuados por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en el marco de los contratos de concesión, para las intervenciones previstas en el Plan Integral de Reconstrucción con Cambios.

Sin otro particular, hacemos propicia la oportunidad para renovarle los sentimientos de nuestra consideración.

Atentamente,

MARTÍN ALBERTO VIZCARRA CORNEJO
Presidente de la República

CÉSAR VILLANUEVA ARÉVALO
Presidente del Consejo de Ministros