



"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

Lima, 20 de mayo de 2024

OFICIO N° 101 -2024 -PR

Señor
ALEJANDRO SOTO REYES
Presidente del Congreso de la República
Presente. -

Tenemos el agrado de dirigirnos a usted, con la finalidad de comunicarle que, al amparo de las facultades concedidas por el artículo 118° numeral 19) de la Constitución Política, se ha promulgado el Decreto de Urgencia N° 009-2024, Decreto de Urgencia que aprueba medidas extraordinarias en materia económica y financiera para dinamizar e impulsar la ejecución de proyectos de inversión en transportes.

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

Atentamente,

DINA ERCILIA BOLUARTE ZEGARRA
Presidenta de la República

GUSTAVO LINO ADRIANZEN OLAYA
Presidente del Consejo de Ministros

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

MAGALY VIRGINIA VILLAFUERTE FALCÓN
SECRETARIA DEL CONSEJO DE MINISTROS



DECRETO DE URGENCIA
N° 009 -2024

**DECRETO DE URGENCIA QUE APRUEBA MEDIDAS EXTRAORDINARIAS EN
MATERIA ECONÓMICA Y FINANCIERA PARA DINAMIZAR E IMPULSAR LA
EJECUCIÓN DE PROYECTOS DE INVERSIÓN EN TRANSPORTES**

LA PRESIDENTA DE LA REPÚBLICA

CONSIDERANDO:

Que, en el marco del Plan Nacional de Infraestructura Sostenible para la Competitividad 2022-2025 – PNISC, aprobado por Decreto Supremo N° 242-2022-EF (en adelante, PNISC); se vienen ejecutando y se ejecutarán en los ejercicios anuales siguientes, de forma simultánea, diversas intervenciones viales y ferroviarias que buscan optimizar la infraestructura de transporte de uso público y descongestionar el tránsito vehicular altamente saturado de Lima y del Callao, a efectos de asegurar un servicio de transporte eficiente, seguro y con niveles de servicio óptimos. Dichas medidas incluyen el despliegue de líneas de metro subterráneo, viaductos, la ampliación de la capacidad del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez y la del hub portuario Callao-Chancay, entre otras que a futuro añadan los gobiernos locales;

Que, si bien dichas intervenciones tienen como objetivo mejorar la circulación vial e incrementar la capacidad aérea y portuaria de Lima y Callao, al ejecutarse en forma simultánea, generan también una confluencia de intervenciones, que en algunos casos genera mayores cerramientos de calles que saturan, aún más, el tráfico vehicular, ocasionando pérdida de horas laborables, afectación de negocios, impactando los procesos logísticos aeroportuarios existentes y sus proyecciones; y en otros casos determinan la necesidad impostergable de realizar adecuaciones contractuales - por situaciones sobrevinientes y repentinas - que deben implementarse en forma inmediata para no perjudicar la ejecución de cronogramas, evitar mayores superposiciones de obras con los proyectos que a futuro se sumen a la ejecución;

Que, como parte de la problemática descrita, el Contrato de Concesión del Proyecto "Línea 2 y Ramal Av. Faucett - Av. Gambetta de la Red Básica del Metro de Lima y Callao" (en adelante, el Contrato de Concesión del Proyecto Línea 2) debió entrar en operación el año 2021; sin embargo, a la fecha se encuentra aún en fase de construcción y sólo ejecutada al 54.57%; enfrentando en la actualidad la incertidumbre sobreviniente e imprevisible de no contar con fecha cierta para obtener las habilitaciones



MAGALY VIRGINIA VILLAFUERTE FALCÓN
SECRETARÍA DEL CONSEJO DE MINISTROS

legales necesarias para iniciar la construcción de su estación central, la Estación E-13, situación que ha agravado severamente la cronología general de dicho proyecto, al punto de ocasionar un riesgo de paralización inminente de las labores de perforación subterránea de la Tuneladora – TBM-1 que se proyecta para mediados de Junio de 2024; contingencia que de no evitarse, posterga gravemente la entrada en operación del Proyecto impactando negativamente en la expectativa ciudadana de 600 mil ciudadanos que a diario podrían desplazarse a través de un servicio de transporte moderno, rápido, ambientalmente sostenible y que no lo hacen; sin perjuicio de las significativas contingencias económicas que generan para el erario público, las inversiones trucas y expectativas económicas postergadas en eventuales controversias internacionales futuras;

Que, por otro lado, en el caso del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH), se enfrenta el riesgo inminente de no iniciar en forma oportuna, las operaciones de su nuevo terminal aeroportuario, afectando con ello a los usuarios del servicio aeronáutico, debido a la imposibilidad sobreviniente e imprevisible que han enfrentado PROVIAS NACIONAL, el Ministerio de Transportes y PROINVERSIÓN de adjudicar durante el año 2023, la construcción del acceso a dicho terminal aeroportuario por el Puente Santa Rosa, dificultad que ha determinado la repentina necesidad de instalar Puentes Modulares transitorios a la altura de la avenida Aeropuerto; y realizar obras internas de accesos adicionales al nuevo terminal en la fecha programada;

Que, a efectos de evitar los importantes perjuicios expuestos, resulta imprescindible autorizar de forma excepcional, al Ministerio de Transportes y Comunicaciones a utilizar las reglas especiales que se describen en los artículos 2 y 3 del presente Decreto de Urgencia, de forma que pueda realizar modificaciones contractuales con las respectivas empresas concesionarias en el corto plazo y revertir las situaciones descritas previamente;

Que, en adición a lo expuesto, la confluencia de estos importantes proyectos con el rol recientemente asumido por el Estado Peruano como sede de los Juegos Panamericanos 2027; enfatiza aún más la necesidad de adoptar medidas urgentes hoy, a efectos de destrabar estos importantes proyectos hacia el 2027 de forma que podamos contar con un mejor nivel de servicio a través del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez y un mayor número de estaciones operativas en la Línea 2 del Metro de Lima, lo que a su vez redundará también en permitirnos, recibir en las mejores condiciones posibles, a los más de 1 millón de personas que participarán de la aludida Fiesta Deportiva;

Que, en virtud del sub numeral 9 del numeral 28.1 del artículo 28 del Reglamento que desarrolla el Marco Institucional que rige el Proceso de Mejora de la Calidad Regulatoria y establece los Lineamientos Generales para la aplicación del Análisis de Impacto Regulatorio Ex Ante, aprobado por Decreto Supremo N° 063-2021-PCM, la presente norma está excluida del alcance del AIR Ex Ante;

Que, en mérito a lo expuesto, con la finalidad de dinamizar los proyectos Nuevo Terminal del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez y Línea 2 del Metro de Lima y Callao; corresponde establecer medidas excepcionales y urgentes en materia económica y financiera, con la finalidad de garantizar el oportuno desarrollo de acciones que garanticen la continuidad y eficiencia en la ejecución de los referidos proyectos;

En uso de las facultades conferidas por el numeral 19) del artículo 118 de la Constitución Política del Perú;

Con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros; y,



Con cargo de dar cuenta al Congreso de la República;

DECRETA:

Artículo 1.- Objeto

El presente Decreto de Urgencia tiene por objeto establecer medidas extraordinarias y urgentes en materia económica y financiera, que permitan destrabar la ejecución de los proyectos de inversión en transportes que se describen en los artículos 2 y 3, evitando que su postergación afecte la expectativa ciudadana de contar con servicios modernos de transporte terrestre y aeronáutico, coadyuvando al cumplimiento de los compromisos contractuales asumidos por el Estado Peruano ante inversionistas internacionales, y evitando las pérdidas económicas que pueden derivarse de controversias internacionales como consecuencia de retrasos significativos en la ejecución de dichos proyectos. .

Artículo 2.- Reglas especiales para la construcción de vías internas necesarias para la operación del nuevo terminal del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Autorizar de manera excepcional al Ministerio de Transportes y Comunicaciones a acordar con el Concesionario, una modificación contractual al Contrato de Concesión para la construcción, mejora, conservación y explotación del Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez"; con la finalidad de viabilizar la construcción de las vías internas que conectarán el nuevo terminal del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez con los puentes modulares que instalará el Ministerio de Transportes y Comunicaciones; siguiendo de manera exclusiva las siguientes reglas especiales:

- La construcción de las vías internas a las que se refiere el párrafo precedente se financia con cargo a la Retribución que el Concesionario paga al Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Dicho monto corresponde a parte de la Retribución de un trimestre del 2024. El alcance, procedimiento y plazos para la devolución de este monto al concedente serán pactados por las partes en la modificación contractual que se suscriba al amparo del presente artículo. Los recursos a los que se refiere el presente literal no pueden ser destinados a fines distintos a lo previsto en el presente artículo.
- De manera previa a la modificación contractual, el Concedente evalúa y sustenta el impacto sobre los parámetros económicos financieros, a fin de asegurar que la medida mantiene el equilibrio económico financiero del Contrato de Concesión; así como, sustentar y asegurar la no afectación a las condiciones de competencia del mencionado proceso de Promoción de la Inversión Privada, procurando no alterar la asignación de riesgos y la naturaleza del proyecto.
- Para acordar la referida modificación contractual, se requerirá únicamente la opinión técnica, previa y no vinculante, del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN), en el marco de sus competencias, la que se emitirá en un plazo no mayor de diez (10) días hábiles de recibida la propuesta de modificación contractual visada por las Partes. En caso de que OSITRAN no se pronuncie en el plazo señalado, se entenderá que su opinión es favorable.

El OSITRAN podrá requerir mayor información dentro de los tres (3) días hábiles de recibida la comunicación del concedente, solicitando la opinión a la que hace referencia el párrafo precedente. El concedente deberá remitir la información solicitada en un plazo de tres (3) días hábiles. En este caso, el

MAGALY VIRGINIA VILLAFUERTE FALCON
PRESIDENTA DEL CONSEJO DE MINISTROS

plazo indicado en el párrafo precedente se suspende hasta que el concedente cumpla con remitir la información requerida, reiniciándose el cómputo del plazo.

El OSITRAN realiza las labores de supervisión, conforme a sus competencias.

- d. La referida modificación contractual no podrá incluir ni reconocer el pago de ninguna compensación o indemnización en favor del Concesionario derivadas del acuerdo suscrito en el marco del presente artículo.

Artículo 3.- Reglas especiales para la ejecución del Paso en Lleno de la tuneladora -TBM en la Estación E-13: Estación Central del Proyecto Línea 2.

Autorizar de manera excepcional al Ministerio de Transportes y Comunicaciones a acordar con el Concesionario, una modificación contractual al Contrato de Concesión para el diseño, financiamiento, construcción, equipamiento electromecánico, equipamiento de sistema y provisión de material rodante, operación y mantenimiento del Proyecto "Línea 2 y Ramal Av. Faucett – Av. Gambetta de la Red Básica del Metro de Lima y Callao"; con la finalidad de permitir e implementar el paso en lleno de la Tuneladora – TBM-1 en la Estación E-13: "Estación Central", de manera previa a su construcción:

Para ello se siguen de manera exclusiva las siguientes reglas especiales:

- a. De manera previa a la modificación contractual, el Concedente evalúa y sustenta el impacto sobre los parámetros económicos financieros, a fin de asegurar que la medida mantiene el equilibrio económico financiero del Contrato de Concesión; así como, sustentar y asegurar la no afectación a las condiciones de competencia del mencionado proceso de Promoción de la Inversión Privada, procurando no alterar la asignación de riesgos y la naturaleza del proyecto.
- b. Para acordar la referida modificación contractual, se requerirá únicamente la opinión técnica, previa y no vinculante, del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN), en el marco de sus competencias, la que se emitirá en un plazo no mayor de diez (10) días hábiles de recibida la propuesta de modificación contractual visada por las Partes. En caso de que OSITRAN no se pronuncie en el plazo señalado, se entenderá que su opinión es favorable.

El OSITRAN podrá requerir mayor información dentro de los tres (3) días hábiles de recibida la comunicación del concedente, solicitando la opinión a la que hace referencia el párrafo precedente. El concedente deberá remitir la información solicitada en un plazo de tres (3) días hábiles. En este caso, el plazo indicado en el párrafo precedente se suspende hasta que el concedente cumpla con remitir la información requerida, reiniciándose el cómputo del plazo.

El OSITRAN realiza las labores de supervisión, conforme a sus competencias.

- c. La modificación contractual que suscriban las Partes deben contemplar los aspectos técnicos y económicos que permitan alcanzar la finalidad señalada en el presente artículo.

MAGALY VIRGINIA VILLAFUERTE FALCON
SECRETARIA DEL CONSEJO DE MINISTROS

- d. La referida modificación contractual no podrá incluir ni reconocer el pago de ninguna compensación o indemnización en favor del Concesionario derivadas del acuerdo suscrito en el marco del presente artículo.

Artículo 4.- Del Control Concurrente

La Contraloría General de la República efectúa el control concurrente de las acciones programadas a que se refiere el presente Decreto de Urgencia, en el marco de la Ley N° 27785, Ley Orgánica del Sistema Nacional de Control y de la Contraloría General de la República. Lo expuesto no limita el ejercicio de otras modalidades de control en el marco del Sistema Nacional de Control.

Artículo 5.- Financiamiento

La implementación de lo establecido en el presente Decreto de Urgencia, se financia con cargo al presupuesto institucional de las entidades involucradas, sin demandar recursos adicionales al Tesoro Público.

Artículo 6.- Vigencia

El presente Decreto de Urgencia tiene vigencia hasta el 31 de diciembre de 2024.

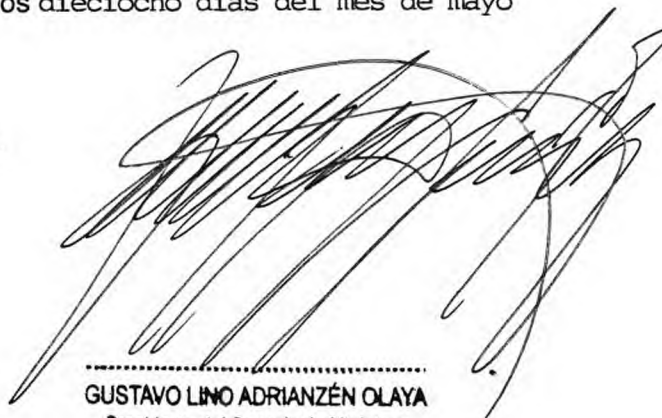
Artículo 7.- Refrendo

El presente Decreto de Urgencia es refrendado por el Presidente del Consejo de Ministros, el Ministro de Economía y Finanzas, y el Ministro de Transportes y Comunicaciones.

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



DINA ERCILIA BOLUARTE ZEGARRA
Presidenta de la República



GUSTAVO LINO ADRIANZEN OLAYA
Presidente del Consejo de Ministros



RAÚL PÉREZ REYES ESPEJO
Ministro de Transportes y Comunicaciones



JOSE BERLEY ARISTA ARBILDO
Ministro de Economía y Finanzas





CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **20** de **MAYO** del **2024**

En aplicación de lo dispuesto en el Inc. b) del artículo 91° del Reglamento del Congreso de la República; PASE el **Decreto de Urgencia N° 009-2024** a la **Comisión de CONSTITUCIÓN Y REGLAMENTO**, para su estudio dentro del plazo improrrogable de quince días Útiles.



GIOVANNI FORNO FLOREZ
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

DECRETO DE URGENCIA QUE APRUEBA MEDIDAS EXTRAORDINARIAS EN MATERIA ECONÓMICA Y FINANCIERA PARA DINAMIZAR E IMPULSAR LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS DE INVERSIÓN EN TRANSPORTES

I. OBJETO Y FINALIDAD

El objeto del presente Decreto de Urgencia es establecer y aprobar medidas excepcionales, extraordinarias y urgentes, en materia económica y financiera, que permitan: (i) lograr la oportuna puesta en operación del nuevo terminal del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante, Nuevo Terminal); y (ii) reanudar la ejecución del Proyecto "Línea 2 y Ramal Av. Faucett - Av. Gambetta de la Red Básica del Metro de Lima y Callao" (en adelante, Proyecto Línea 2 del Metro).

Para tal efecto, el presente Decreto de Urgencia busca que se autorice al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a aplicar reglas especiales para acordar modificaciones contractuales a fin de atender las urgentes necesidades de reanudación de dichos proyectos; considerando el alto impacto que su postergación viene generando en el cierre de brechas de infraestructura, en el erario público y en la calidad de vida de nuestra ciudadanía, que a diario enfrenta los efectos de dichas postergaciones; todo ello, sin dejar de mencionar que dicho impacto será mucho mayor en los ejercicios anuales siguientes, por la confluencia de estos proyectos con otros que se iniciarán en el corto plazo en Lima y Callao, como son la vía expresa Santa Rosa y el Puente Santa Rosa, el Anillo Vial Periférico, las Líneas 3 y 4 del Metro de Lima, además de las intervenciones viales que realicen las instancias de gobierno municipal.

II. ANTECEDENTES

2.1 DEL RIESGO DE POSTERGACIÓN EN LA OPERACIÓN DEL NUEVO TERMINAL DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHÁVEZ - AIJCH

De acuerdo con el Contrato de Concesión para la construcción, mejora, conservación y explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante, Contrato de Concesión AIJCH), la obligación del Concesionario de construir el Nuevo Terminal de Pasajeros se encontraba condicionada al incremento del volumen de tráfico, ello con el fin de cumplir con niveles de servicios previstos en el Anexo 14 del Contrato de Concesión AIJCH.

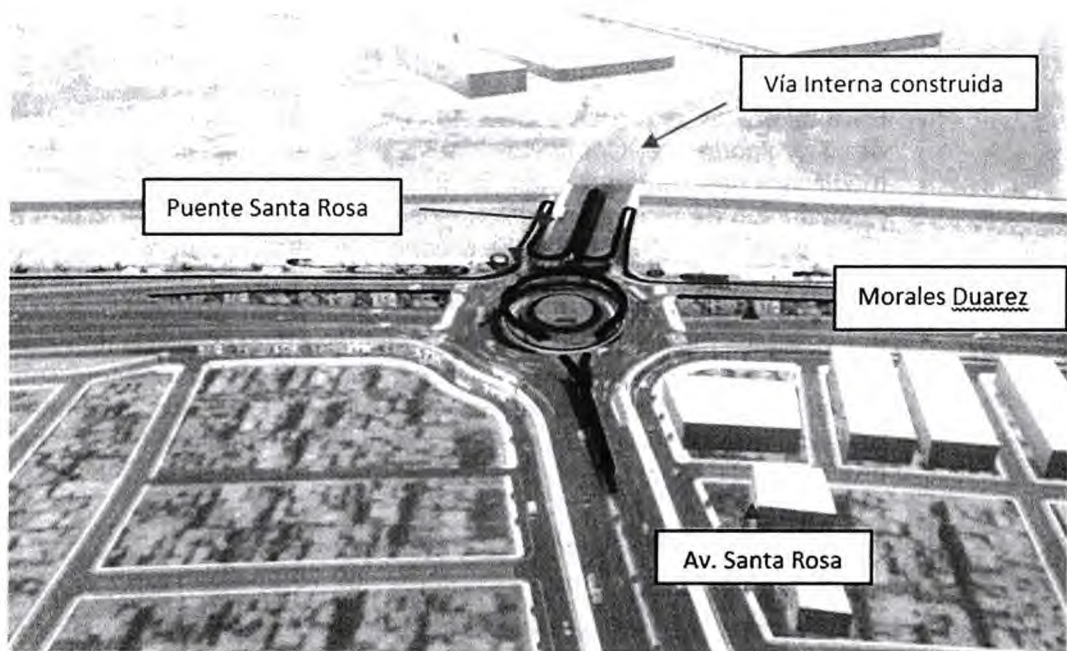
Con la Adenda 7 al Contrato de Concesión, se establecieron plazos para la entrega de los terrenos y la construcción del Nuevo Terminal de Pasajeros, el cual deberá estar iniciando operaciones a más tardar en enero de 2025, momento en el que el actual terminal dejará de operar como tal y toda la operación del AIJCH se realizará únicamente en el Nuevo Terminal.¹

1

Esta decisión de no utilizar el antiguo terminal de pasajeros una vez que entre en operación el Nuevo Terminal, se encuentra contemplada en el Anexo 6 del Contrato de Concesión AIJCH, y en se sustenta en: (i) la eficiencia derivada de concentrar la atención de todas las operaciones de aterrizaje y despegue en un solo terminal, de lo contrario, en caso una aeronave tenga que trasladarse de un terminal a otro, las actividades de aterrizaje y despegue en la pista de aterrizaje del terminal de destino deberán ser suspendidas, lo que reduce la capacidad de operación del AIJCH, (ii) la minimización del riesgo de confusión y de pérdida de tiempo de los pasajeros en caso se produzca un cambio en las puertas de acceso a las aeronaves y los deriven de una terminal a la otra, o en caso deban realizar transbordos y deban trasladarse a la otra terminal; considerando que – según la propuesta del concesionario – el traslado de terminal a terminal sería efectuado a través de buses por la avenida Morales Duárez, lo que implicaría demoras en el tráfico y la posibilidad de pérdida de vuelos; y, (iii) los beneficios y eficiencia que una operación centralizada en un solo terminal brinda a las aerolíneas y el personal.

El Nuevo Terminal se encuentra ubicado al centro de las dos pistas de aterrizaje y despegue, teniendo su ingreso principal, a la altura del cruce de la Avenida Morales Duarez con la Avenida Santa Rosa, en base a lo cual se proyectó una conectividad vial a través de un puente que cruzando el río Rímac, que permitiría acceder a la avenida Santa Rosa (Puente Santa Rosa), lo que, a su vez, supuso un compromiso correlativo del Concesionario de construir las vías internas que conectarían el puente Santa Rosa con el Nuevo Terminal.

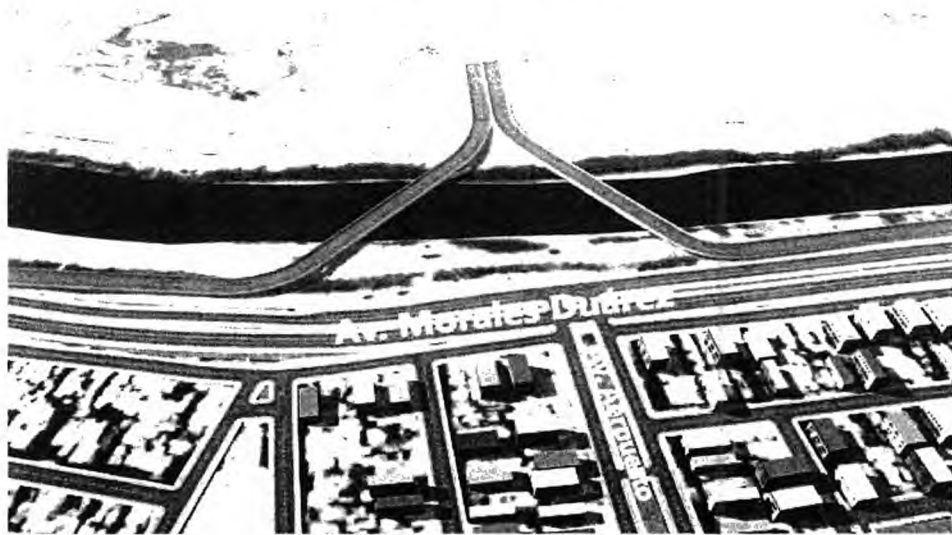
A continuación, se muestra un gráfico que muestra la conexión entre el Puente Santa Rosa y la vía interna ejecutada por el Concesionario como parte de su obligación al 2024.



Cabe indicar que, si bien el Concesionario cumplió con la conectividad del Nuevo Terminal al Puente Santa Rosa, el concedente se vio imposibilitado de ejecutar el referido puente como consecuencia de una serie de sucesos imprevisibles y fuera del control del MTC, que generaron que los procesos de selección de inversionistas, que pudieran desarrollar el Puente Santa Rosa, no fueran exitosos.

Debe tenerse presente que la imprevisibilidad que motiva el presente Decreto de Urgencia se materializa en la postergación imprevisible e inevitable que sufrió la construcción del Puente Santa Rosa, ya que a pesar de todos los esfuerzos realizados por el MTC para lograr su ejecución, no era posible que el concedente pudiese anticipar o prever las conductas de los agentes en el mercado, tal como la falta de interés de postores en los procesos de contratación convocados por PROVIAS NACIONAL y Proinversión. En tal sentido, a fin de satisfacer la necesidad de conectividad vial del Nuevo Terminal y el inicio de sus operaciones conforme a los plazos establecidos, el MTC se vio obligado a instalar temporalmente Puentes Modulares a la altura de la Avenida Morales Duarez con la Avenida Aeropuerto.

PUENTES MODULARES



Sin embargo, este nuevo acceso a través de los Puentes Modulares no resulta suficiente para dotar de conectividad vial al Nuevo Terminal, requiriéndose, además, que el concesionario construya, dentro del área de concesión, una nueva vía interna de acceso que conecte el Nuevo terminal con los puentes ("VÍAS INTERNAS"), lo que originó la necesidad de efectuar modificaciones al Contrato de Concesión AIJCH al amparo de las normas de asociaciones público privadas, lo que puede requerir de plazos extensos para su negociación y suscripción que normalmente superan el año, alternativa que de seguirse, excedería largamente el plazo requerido para la puesta en operación del Nuevo Terminal (a más tardar enero de 2025); resultando necesario implementar medidas extraordinarias que permitan reducir dicha temporalidad y contar con la nueva vía de acceso antes de la puesta en operación del Nuevo Terminal. Asimismo, la medida responde a la necesidad de evitar los perjuicios y costos ocasionados por la no apertura del Nuevo Terminal de Pasajeros en la fecha prevista, lo que podría derivar en arbitrajes CIADI que se inicien por este retraso, así como, la imposibilidad de incrementar los ingresos del Estado Peruano por concepto de Retribución, dado que no se podría viabilizar el incremento de la demanda de vuelos, pasajeros y cargas, reduciendo la recaudación del concesionario.

Cabe indicar que, la alternativa de instalar Puentes Modulares, no evitó que el Concesionario ejecute previamente las inversiones obligatorias vinculadas a la conectividad directa del Nuevo Terminal hacia el Puente Santa Rosa – de conformidad con lo establecido en el Contrato de Concesión AIJCH, siendo que, la ejecución de un acceso adicional (por los Puentes Modulares) no es una obligación contractualmente exigible al concesionario en el ejercicio 2024², ni mucho menos presupuestada para dicho ejercicio, lo que ha implicado que esta deba ser cubierta temporalmente por el Estado, a efectos de dotar de conectividad vial al Nuevo Terminal; medida que como se ha explicado previamente, requiere de una adecuación contractual simplificada y celeridad.

a) **Respecto de la instalación de las VIAS INTERNAS que conectarán los Puentes Modulares con el Nuevo Terminal**

Tras la decisión del MTC de construir un acceso de carácter temporal al área de Concesión, a través de dos puentes metálicos modulares no previstos en el

² Cabe mencionar que los accesos adicionales al aeropuerto Jorge Chávez son requeridos en forma progresiva, conforme a la necesidad de atender una mayor demanda de tráfico de pasajeros y carga.

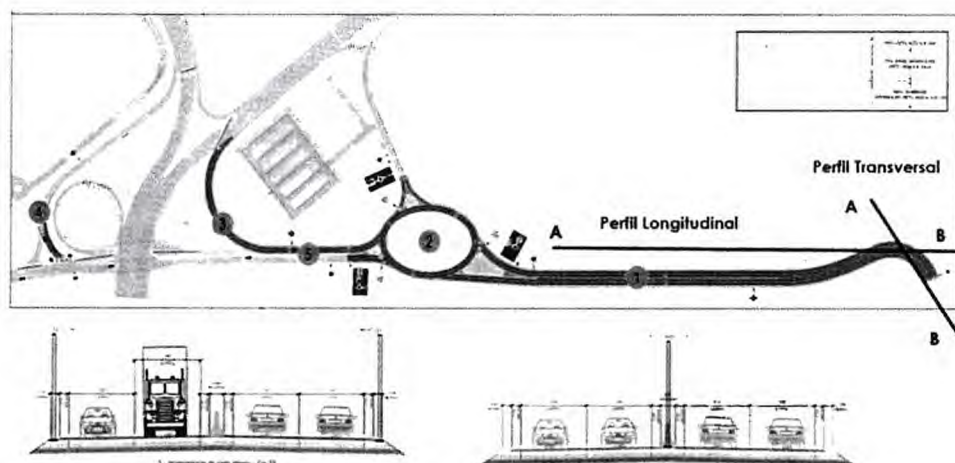
concepto original del Proyecto, el concesionario requiere desarrollar el diseño y construcción de unas vías de conexión entre estos Puentes Modulares provisionales y las vías existentes dentro del área de concesión del AIJCH.

Los trabajos requeridos para la ejecución de las VÍAS INTERNAS son los siguientes:

- ✓ Obras civiles y estructurales necesarias para realizar la conexión vial.
- ✓ Pavimentos.
- ✓ Servicios afectados.
- ✓ Señalización horizontal y vertical (incluida semaforización).
- ✓ Sistema CCTV.
- ✓ Modificación de cerco perimetral.
- ✓ Pórtico de entrada al Aeropuerto y cierre perimetral.



En la siguiente figura se muestra el diseño geométrico a nivel esquemático de las vías, las que, en conjunto con otras actuaciones sobre viales ya construidos, suponen una longitud aproximada de 950 m.



El costo para la ejecución de los viales internos es de aproximadamente USD\$ 7,000,000.00 (siete millones de dólares americanos con 00/100), los cuales se encuentran distribuidos de la siguiente manera:

CONCEPTO	COSTO
1. Diseño, supervisión, costos indirectos, construcción y contingencia	4,500,000
2. Mantenimiento	250,000
3. Operación (limpieza)	1,500,000
4. Seguridad	750,000
TOTAL	7,000,000

Fuente: Concesionario Lima Airport Partners (LAP)

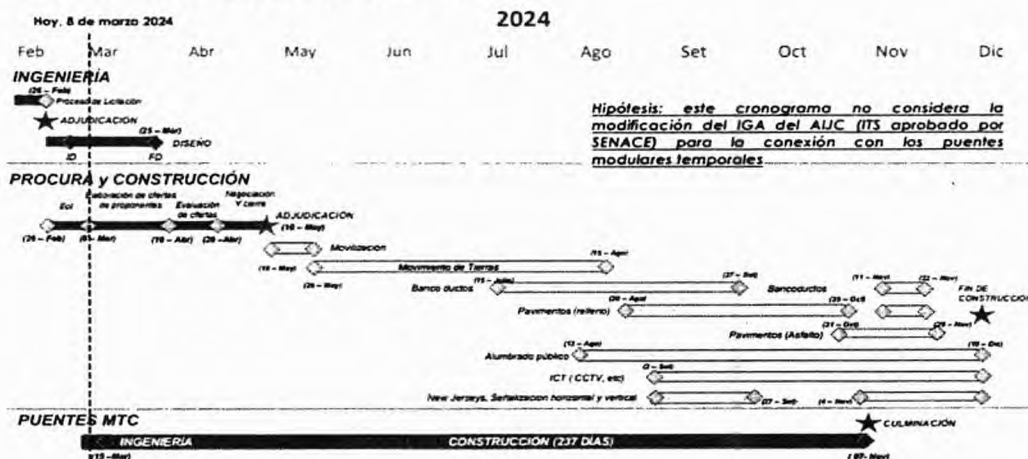
La construcción de estos viales se ha dividido en 5 actuaciones que tienen por objeto asegurar una sección de entrada y salida del aeropuerto en una explanada continua de dos calzadas y dos carriles de 3.6 m por calzada, separada por barreras tipo new jersey de concreto, con iluminación de doble pastoral central y sistema CCTV.

Como se puede apreciar, estas nuevas VÍAS INTERNAS se conectarán al sistema de conectividad ya construido por el concesionario, permitiendo así, el ingreso directo al Nuevo Terminal a través de los Puentes Modulares.

Sobre el particular, cabe indicar que el Concesionario, a través de una presentación formal del diseño conceptual de las VÍAS INTERNAS, ha señalado que aproximadamente se demorará 10 meses en construirlas, considerando el diseño, procura y construcción de las nuevas vías adicionales, tal como se aprecia en el gráfico siguiente:

CRONOGRAMA DE EJECUCIÓN DE PROYECTO

CRONOGRAMA proyecto LAP. EXISTENTE



2.2 DE LA URGENTE NECESIDAD DE REANUDAR LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO LÍNEA 2 DEL METRO

A la fecha, la Línea 2 del Metro para Lima y Callao, tiene un marcado retraso en su ejecución, alcanzando únicamente un 54.57 % de avance³; demoras que además

3

De acuerdo con el Cronograma de Ejecución de Obras contenida en la Adenda 2, las Obras tienen las siguientes fechas de culminación:

Etapas	Plazo máximo para la culminación de Obras del Contrato Inicial	Plazo máximo para la culminación de Obras Adenda 2	Fecha de culminación real
Etapas 1A	16/07/2016	1/02/2021	Julio 2023

generan: (i) cuantiosos perjuicios al erario público debido a la postergación de la puesta en operación del proyecto, (ii) la afectación de la expectativa de los inversionistas de recuperar sus inversiones⁴; y (iii) la frustración de la expectativa ciudadana de beneficiarse de un sistema de transporte masivo seguro, rápido, eficiente y ambientalmente sostenible; sin perjuicio de señalar que el riesgo de incurrir en retrasos y demoras adicionales en la ejecución del proyecto sigue latente, debido al retraso que se verifica en la permisología administrativa asociada⁵, los trámites de liberación de predios y retiro de interferencias; según se explica en los literales siguientes.

2.2.1 Ausencia de autorizaciones municipales para la ejecución de la Estación E-13

Cabe indicar que, la no obtención del permiso municipal para la ejecución de obras en la Estación E-13 (aun habiéndose cumplido los requisitos establecidos en el TUPA municipal) y la ausencia de una fecha cierta para que ello ocurra en el futuro cercano, se constituye como el principal escollo que actualmente enfrenta el proyecto Línea 2, pues imposibilita la continuidad de las obras del proyecto, impidiendo – además – que la TBM-1 pueda efectuar el “paso en vacío” por la Estación E-13 (tal como lo establece el Contrato de Concesión Línea 2), toda vez que la caja de la referida estación no ha podido ser construida.

A efectos de iniciar las obras para la construcción de las cajas de las estaciones, el concesionario requiere obtener las respectivas autorizaciones municipales de obra, siendo lo previsible que tales permisos se obtengan de manera previa al inicio de obras, cumpliendo solo con los requisitos establecidos en el TUPA de la entidad, de acuerdo con el principio de predictibilidad que rige la actuación de la administración pública, así como dentro de los plazos establecidos en el TUPA. En otras palabras, lo previsible es que las autorizaciones se obtengan de manera continua y dentro de plazos razonables y predecibles a efectos de culminar la construcción de las cajas de las estaciones dentro de los plazos establecidos, es por ello que el Contrato de Concesión Línea 2 estableció como método constructivo el “Paso en Vacío” por las cajas de las estaciones, porque si lo habitual fuese la demora impredecible y excesiva en la obtención de las autorizaciones de ejecución de obra – como ha ocurrido en el presente caso, el referido contrato hubiese previsto el “Paso en lleno” de la TBM-1 por las estaciones del proyecto.

Sin embargo, a la fecha - de manera repentina e inevitable, la TBM-1 deberá paralizar sus actividades en la entrada de la Estación E-13 sin que hasta la fecha exista manera de prever con certeza la oportunidad en la que se podrá iniciar la construcción de la caja de la referida estación, toda vez que la Municipalidad Metropolitana de Lima (MML) ha retrasado y continúa retrasando – de manera

Etapas 1B	8/12/2017	10/07/2023	Plazo de culminación excedido
Etapas 2	1/06/2019	20/09/2024	Plazo de culminación excedido

De acuerdo al cuadro antes mostrado, al día de hoy el Cronograma de Ejecución de Obras se encuentra desfasado y, si se comparan los plazos máximos recogidos en el contrato inicial y los plazos establecidos en la Adenda 2 al Contrato de Concesión Línea 2, se puede advertir que el desfase o retraso es por muchos años, sin que a la fecha se tenga certeza de cuando concluirán las obras de la Etapa 1B y de la Etapa 2, así como cuándo entrarán en operación comercial las Estaciones de dichas Etapas.

⁴ A la fecha existe un arbitraje internacional en curso ante el CIADI, habiendo ya el Tribunal Arbitral emitido su Decisión sobre Competencia y Responsabilidad, declarando la responsabilidad del Estado Peruano.

⁵ En efecto, a la fecha y pese a que se han completado los requisitos TUPA de la Municipalidad Metropolitana de Lima, aún está pendiente de que dicha instancia municipal, otorgue las autorizaciones para la ejecución de las obras de la Estación E-13: “Estación Central”.

imprevisible e injustificada - el otorgamiento de los permisos requeridos para dichas obras.

Cabe indicar que, ni el concesionario ni el concedente podían prever esta negativa de la entidad municipal ya que, en el caso de otras estaciones (cumpliendo en todos los casos con los requisitos del TUPA de la MML), nunca se ha manifestado objeción alguna al otorgamiento de los permisos correspondientes.

Finalmente, es relevante señalar que, la demora injustificada en el otorgamiento de los permisos requeridos es de tal magnitud que, aunque la MML, otorgase los permisos en el corto plazo, ello tampoco impediría la paralización de las obras del proyecto (incluyendo la tuneladora), ya que a efectos de que la TBM-1 pase por la Estación E-13 se requiere que la caja de la estación se encuentre construida (lo que demora 1 año luego de obtenido el permiso municipal). En tal sentido, resulta de suma urgencia implementar de manera urgente las medidas planteadas en el decreto a efectos de permitir la continuidad de las obras del proyecto.

2.2.2 Demora en la ejecución de obras de infraestructura de la Etapa 1-B del Proyecto y en el levantamiento de cerramientos

En este caso, el retraso imprevisible e injustificado en el otorgamiento de las autorizaciones municipales requeridas para iniciar la ejecución de la caja de la Estación E-13, tiene una implicancia perjudicial mayor aún, pues debido a su no habilitación municipal, al llegar la TBM-1 al lugar donde debiera estar la Estación E-13 y no encontrarla, la tuneladora no podrá concluir el tramo completo de la Etapa 1-B, el cual en su lado OESTE, comprende desde la Estación E-19 (Estación San Juan de Dios) hasta la Estación E-11 (o estación Parque Murillo en Breña). Y al no poder llegar a la estación final (Parque Murillo) será imposible culminar el proceso de retiro de los materiales resultantes de la excavación subterránea de todo el tramo a través de la faja transportadora de la tuneladora, material que debe retirarse en su totalidad antes de poder efectuar las obras de acabados, de arquitectura y de colocación de material rodante en todo el tramo de estaciones ya construidas (E-19, E-18, E-17, E-16, E-15, E-14, E-12 y E-11) pues un retiro posterior dañaría severamente todo el trabajo realizado en dichas estaciones; con lo cual el perjuicio de no contar con habilitación municipal se extiende a todo el bloque de la Etapa 1-B.

Sin embargo, este perjuicio genera un impacto negativo adicional y no por ello menos importante, y esta vez, en el lado ESTE de la misma Etapa 1-B (estaciones E-25, E-26 y E-27, las tres ubicadas en el distrito de ATE), las cuales conforme al contrato, sólo podrán operar cuando el Concedente recepcione las obras del lado OESTE concluidas en su totalidad, recepción que como hemos explicado, no puede ser efectuada por el retraso imprevisible e injustificado en el otorgamiento de las autorizaciones municipales requeridas para iniciar la ejecución de la caja de la Estación E-13; derivándose de todo lo expuesto que, el impacto no contar con las autorizaciones municipales requeridas para iniciar la ejecución de la caja de la Estación E-13 es de alcance sistémico en todo el proyecto, abarcando el lado OESTE como el lado ESTE de la Etapa 1-B, razón que determina la urgente necesidad de aplicar el procedimiento especial de modificaciones contractuales regulado en el artículo 3 del presente Decreto de Urgencia, permitiendo realizar modificaciones contractuales en torno al paso en lleno de la TBM-1 por el espacio que debía ocupar la Estación E-13 para así llegar a la Estación E-11 o Parque Murillo, retirar el material excavado de todo el lado OESTE del Tramo 1-B; y posibilitar la culminación de las obras de

acabados y arquitectura entre las estaciones E-19 a E-11; evitando los perjuicios económicos y financieros derivados de una postergación mayor;

Es importante señalar también que las medidas propuestas en el presente Decreto de Urgencia evitarán la postergación del levantamiento de los cerramientos vinculados a las obras descritas, que a la fecha suman más de 4 años, generando malestar ciudadano debido a los perjuicios económicos que estos cerramientos acarrearán a la circulación vial y negocios locales.

En este caso, el retraso imprevisible e injustificado en el otorgamiento de las autorizaciones municipales requeridas para iniciar la ejecución de la caja de la Estación E-13, implica que la TBM-1 no podrá llegar a la Estación E-11, lo que no permite determinar la fecha en que se podrá efectuar el cambio de ubicación del pozo de explotación de la Estación E-19 a la Estación E-11, ni el inicio de las obras de arquitectura en las cajas de las Estaciones E-19 a la E-14 (toda vez que aún se encontraría pendiente el retiro de material de excavación que se generaría al momento de reiniciarse la marcha de la TBM-1 hacia la Estación E-12 y E-11), con la consecuente demora en la recepción de las obras y puesta en operación comercial de toda la Etapa 1B, así como la postergación del levantamiento de los cerramientos vinculados a las obras de la referida etapa, que ya lleva más de 4 años, lo cual incrementará el malestar ciudadano debido a los perjuicios económicos que estos cerramientos acarrearán a los negocios locales.

III. FUNDAMENTO TÉCNICO DE LA PROPUESTA NORMATIVA

3.1 SOBRE LA IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA PÚBLICO

3.1.1 Riesgo inminente de retraso en la Operatividad y conectividad del Nuevo Terminal del AIJCH y sus consecuencias

A manera de expresar en forma sucinta la problemática en este proyecto, el riesgo de retraso en la operación del Nuevo Terminal de nuestro único aeropuerto internacional, se materializa en el perjuicio que ocasionaría la demora derivada de realizar un proceso de modificación contractual que posibilite que el Concesionario implemente las nuevas VIAS INTERNAS que conecten el Nuevo Terminal con los Puentes Modulares; proceso de adecuación contractual que de verificarse tomaría gran parte del ejercicio 2024 y parte del ejercicio 2025, período luego del cual, recién se podrían iniciar las obras de las vías, lo cual determinaría un retraso del proyecto que podría extenderse inclusive luego del primer semestre del año 2025; postergación que ocasionaría graves perjuicios al Estado, tales como:

1. El retraso en las operaciones del Nuevo Terminal perjudica al Estado, debido a las potenciales demandas CIADI que pudiera iniciar el Concesionario, a fin de recibir alguna compensación por el retraso (unos USD 400 millones de dólares de los Estados Unidos aproximadamente).⁶
2. Incumplimiento de Niveles de Servicio al Usuario: Con la operación del Nuevo Terminal se logrará que el AIJCH cumpla con los niveles de servicio al pasajero, que actualmente no cumple por la mínima capacidad y tamaño del terminal actual.

⁶ <https://www.infobae.com/peru/2023/08/21/aeropuerto-jorge-chavez-mtc-instalara-dos-puentes-temporales-de-acceso-al-nuevo-terminal-para-evitar-penalidad-millonaria/>

3. De acuerdo con el OSITRAN,⁷ el AIJCH es el terminal aéreo de mayor importancia en la red aeroportuaria nacional, concentrando más del 50% del tráfico total de pasajeros durante el año 2022. Esta participación en el tráfico total de pasajeros se torna más significativa en los vuelos internacionales, donde el AIJCH cubre el 98,3% del tráfico de pasajeros. En el 2023 el AIJCH recibió 23 millones de pasajeros aproximadamente.

Al respecto, el Contrato de Concesión AIJCH dispone que las operaciones principales y no principales del AIJCH deben ser llevadas a cabo de acuerdo con los Requisitos Técnicos Mínimos de carácter operativo que se establecen en el Anexo 14 del referido contrato. Asimismo, el terminal actual del AIJCH debe encontrarse en buenas condiciones de operación, manteniéndose como mínimo en el nivel "B" en estándares de IATA en relación con el tiempo en que se brindan los servicios, así como el tamaño de los espacios que ocupan los pasajeros.

Sobre el particular, OSITRAN ha elaborado el siguiente cuadro en el cual se aprecian los niveles de servicios que no han cumplido con los Requisitos Técnicos Mínimos del Contrato de Concesión AIJCH, por el tamaño de la infraestructura que actualmente opera en el AIJCH.

Cuadro 12: Medición de Niveles de Servicio en el AIJCH, año 2022				
PROCESO		NIVEL DE SERVICIO REQUERIDO	NIVEL DE SERVICIO DETERMINADO	CONCLUSIÓN
CHECK IN				
Área mínima por pasajero	Área mínima (m ² /pas)	1,3	1,2	No Cumple
Tiempo máximo de espera	Tiempo máximo espera (min)	20	63	No Cumple
AUTO CHECK IN				
Área mínima por pasajero	Área mínima (m ² /pas)	1,3	0	No Cumple
Tiempo máximo de espera	Tiempo máximo espera (min)	2	12	No Cumple
CONTROL DE SEGURIDAD DOMÉSTICO				
Área mínima por pasajero	Área mínima (m ² /pas)	1	0,8	No Cumple
Tiempo máximo de espera	Tiempo máximo espera (min)	10	5	Cumple
RECOJO DE EQUIPAJE DOMÉSTICO:				
Área mínima por pasajero	Área mínima (m ² /pas)	1,5	2,5	Cumple
Tiempo primera maleta-primer pasajero	Tiempo máximo espera (min)	0	8	No Cumple
Tiempo primera maleta-última maleta	Tiempo máximo espera (min)	15	19	No Cumple
CONTROL DE SEGURIDAD INTERNACIONAL				
Área mínima por pasajero	Área mínima (m ² /pas)	1	1	Cumple
Tiempo máximo de espera	Tiempo máximo espera (min)	10	10	Cumple
MIGRACIONES SALIDAS				
Área mínima por pasajero	Área mínima (m ² /pas)	1	1,3	Cumple
Tiempo máximo de espera	Tiempo máximo espera (min)	10	34	No Cumple
MIGRACIONES LLEGADAS				
Área mínima por pasajero	Área mínima (m ² /pas)	1	1,6	Cumple
Tiempo máximo de espera	Tiempo máximo espera (min)	10	53	No Cumple
RECOJO DE EQUIPAJE INTERNACIONAL				
Área mínima por pasajero	Área mínima (m ² /pas)	1,5	1,3	No Cumple
Tiempo primera maleta-primer pasajero	Tiempo máximo espera (min)	0	10	No Cumple
Tiempo primera maleta-última maleta	Tiempo máximo espera (min)	25	54	No Cumple

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Como se puede apreciar, en la medición de Niveles de Servicios del año 2022, el AIJCH - por la restricción de espacios - se ha visto imposibilitado de cumplir con alguno de los niveles de servicios al usuario, por lo que resulta necesario aprobar – de manera expeditiva – las medidas requeridas para permitir la operación del Nuevo Terminal, el cual tendrá cinco niveles y una capacidad para atender hasta 40 millones de pasajeros al 2025, con la segunda pista de aterrizaje que duplica la capacidad operativa del AIJCH, representando un aumento de 100% respecto al actual aeropuerto y sobre todo el cumplimiento de los niveles de servicio para brindar un servicio eficiente y de calidad al usuario.

⁷ Informe de desempeño de la Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez – 2022.

4. Pérdida de beneficios y competitividad:

- a) Con relación a las operaciones aéreas, tanto de aterrizaje como de despegue, durante el año 2022 el AIJCH concentró alrededor de 150,000 operaciones. La capacidad del Nuevo Terminal, en conjunto con la nueva pista de aterrizaje, permitirá atraer a nuevas aerolíneas e implementar nuevas rutas internacionales, lo que a su vez generará un mayor tráfico de personas y carga.

En efecto, el Nuevo Terminal (tres veces más grande que el actual) con dos viales de acceso diferenciados y con acceso peatonal diferenciado generará mayor competitividad, mayores destinos, mayor conectividad y mejores ofertas de aerolíneas, brindando así un mejor servicio al pasajero y a sus acompañantes. La ubicación estratégica del AIJCH en el medio de la costa oeste de América del Sur, lo ha convertido en un importante centro de conexión del subcontinente americano, y la Nueva Terminal es un factor clave para que el Perú se convierta en un hub comercial, logístico y turístico en la región (en conjunto con el Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao, Muelle Sur del Puerto del Callao y el Puerto de Chancay).

Un retraso en la operación del Nuevo Terminal implicaría el desaprovechamiento de la ampliación de capacidad del nuevo AIJCH, (inversión de 2,000 millones de dólares de los Estados Unidos de América, por parte de LAP y con una inversión adicional de 300 millones de dólares por parte de terceros para el desarrollo de espacios comerciales y de servicios).

- b) De otro lado, no sería posible incrementar el tráfico de pasajeros y de operaciones de aterrizaje y despegue, lo que repercutiría negativamente en los futuros ingresos del concedente por concepto de retribución, lo que impactaría en el cofinanciamiento de los aeropuertos regionales, ya que los concesionarios de tales aeropuertos podrían no recibir los recursos necesarios para la ejecución de obras.
- c) En términos operativos, el retraso de las operaciones del Nuevo Terminal implicaría: (i) continuar con la congestión de pasajeros en el terminal actual, (ii) demoras y retrasos en las salidas y llegadas de vuelos en el AIJCH, (iii) la no operación regular de la segunda pista de aterrizaje del AIJCH – lo que genera riesgos de accidentes, (iv) limitaciones en las operaciones en la actual pista de aterrizaje, y (v) problemas de logística para las aerolíneas y pasajeros.
- d) Imagen negativa del país hacia los potenciales inversionistas extranjeros.
- e) Asimismo, recientemente Lima ha sido designada como sede de los Juegos Panamericanos 2027, evento que atraerá a delegaciones de deportistas, así como miles de turistas, los que deberán arribar al AIJCH. Ante ello, considerando la incertidumbre respecto a la fecha de ejecución del Puente Santa Rosa, se hace indispensable la implementación de los Puentes Modulares para que el Nuevo Terminal entre en operación.
- f) El desarrollo del Nuevo Terminal, en conjunto con la “Ciudad Aeropuerto Jorge Chávez”, se estima que podría generar más de 90 mil empleos directos e indirectos, consolidándose como un eje en la



creación de empleo sostenible en la región, beneficio que se frustraría con un retraso en la operación del referido terminal.⁸

Cabe indicar que, este mega proyecto no sólo representará una mejora sustancial en la prestación del servicio aeroportuario en el AIJCH, sino que será una obra representativa del crecimiento de la infraestructura aérea y el fortalecimiento del fomento de las inversiones extranjeras en el país. La operación del Nuevo Terminal permitirá posicionar al país como un hub de trasbordos de pasajeros y de servicios en la región, sino también como una plataforma de negocios que atraerá desarrollo para el Callao, a través de la "Ciudad Aeropuerto Jorge Chávez" que permitirá la prestación de servicios aeronáuticos hasta turismo y logística, entre otros, que el Concesionario tiene proyectado atraer a fin de poner en valor las áreas entregadas en concesión.

Ante la problemática expuesta, resulta muy importante que la infraestructura del Nuevo Terminal se encuentre lista para su operación a más tardar en enero de 2025; lo cual implica que se construyan las vías internas para asegurar su conectividad con los Puentes Modulares que viene instalando el MTC.

• Respecto al uso de los recursos de la retribución del Estado

Considerando que: (i) el concesionario ejecutó las inversiones vinculadas a la conectividad hacia el Puente Santa Rosa, (ii) el inicio de operaciones del Nuevo Terminal se tiene previsto más tardar en enero de 2025, (iii) no es obligación del concesionario construir, en el 2024, las VÍAS INTERNAS que conectarán a los Puentes Modulares; y (iv) es necesario que la construcción de las referidas vías culmine a más tardar en enero de 2025 para la conectividad del Nuevo Terminal a los Puentes Modulares; se ha considerado que, el Concedente cubra esta actividad económica, permitiendo al concesionario retener de manera temporal – de la recaudación correspondiente a un trimestre del 2024 – aproximadamente USD 7,000,000.00 (Siete millones de dólares de los Estados Unidos de América), que serán destinados a la construcción de las VIAS INTERNAS. En consecuencia, se requiere suspender parcial y temporalmente la obligación del Concesionario de entregar la totalidad de la recaudación de los recursos de la retribución que este realiza al Concedente.

Resulta conveniente señalar que, de acuerdo con el numeral 4.1 de la Clausula Cuarta del Contrato de Concesión AIJCH, el Concesionario tiene la obligación de pagar la Retribución a OSITRAN, quien a su vez la entregará al Concedente de manera trimestral a más tardar el último día útil del mes inmediato siguiente, eso quiere decir que, durante el año, el Concesionario realiza 4 pagos por concepto de Retribución al Concedente por la explotación de la concesión del aeropuerto. El Concedente percibe aproximadamente 30 millones de dólares por cada trimestre.

Los montos retenidos por el Concesionario serán destinados a garantizar la construcción de las vías internas – lo que implica el diseño, construcción, mantenimiento y supervisión – requeridas para la conectividad con los Puentes Modulares, cuyo monto representa aproximadamente USD 7,000,000.00 (Siete millones de dólares de los Estados Unidos de América), el que será devuelto al Concedente a más tardar el segundo semestre de 2027, cuando entre en operación el Puente Santa Rosa.



⁸ <https://www.lima-airport.com/comunicados/noticias/ver/nuevo-aeropuerto-jorge-chavez-se-encontrara-listo-para-operar-a-partir-de-diciembre-del-2024>

Es preciso señalar que, la devolución por parte del concesionario, del monto derivado de la suspensión parcial de la obligación de pago de la Retribución de un trimestre de 2024, en el segundo semestre del 2027, no vulnera el requisito de transitoriedad del Decreto de Urgencia, toda vez que la medida contemplada en la referida norma es el establecimiento de reglas especiales para efectuar ciertas modificaciones contractuales mediante adendas, habilitación que estará vigente hasta el 31 de diciembre de 2024. En tal sentido, el cumplimiento de la temporalidad del Decreto de Urgencia se agota con la firma de las adendas correspondientes antes del 31 de diciembre de 2024, siendo que, el alcance, procedimientos y plazos son aspectos que se regularán en las adendas que se suscriban como consecuencia de los acuerdos de las partes, pudiendo exceder el plazo de vigencia del Decreto de Urgencia.



De otro lado, cabe señalar además que, el uso de los recursos materia de la suspensión parcial y temporal de la obligación de pago de la Retribución materia del Decreto de Urgencia, no es un financiamiento que implica el cobro del capital más interés compensatorios, ya que esta obra está siendo ejecutada por la necesidad de viabilizar la operación del Nuevo Terminal como consecuencia de una medida imprevisible, tal como es, la instalación de los Puentes Modulares como consecuencia de la no ejecución del Puente Santa Rosa.



Sin embargo, a efectos de que se pueda efectivizar la suspensión temporal y parcial de la obligación de pago la retribución que realiza el Concesionario al Concedente, se requiere de una modificación contractual, la cual – de llevarse bajo procedimientos regulares – demandaría aproximadamente entre uno y dos años; no obstante, es urgente y necesario que esta suspensión de la obligación de pago se implemente en un corto plazo y en el 2024, toda vez que en este año se deberá construir las VÍAS INTERNAS.



Con este Decreto de Urgencia, se trata de dar solución a una situación excepcional e imprevisible – la construcción de los Puentes Modulares –, garantizándose la construcción de las nuevas VIAS INTERNAS (no previstas para el período 2024), que son necesarias para la conectividad de los Puentes Modulares al Nuevo Terminal de pasajeros; y así garantizar que el referido terminal entre en operación dentro del plazo requerido.⁹

3.1.2 Riesgo de retraso en el otorgamiento de permisos municipales para la ejecución de la caja de la Estación E-13 (imposibilidad de iniciar las obras de la Estación E-13 y paralización de la TBM-1) y sus consecuencias

Considerando que, a la fecha no es posible prever cuándo la MML otorgará la autorización de ejecución de obras de la Estación E-13, no es posible determinar la fecha de inicio de las obras de la caja de la referida estación, lo que generará que la TBM-1 se paralice en la Estación E-13 al no existir las



9

Cabe resaltar que, en otros casos como el del Contrato de Concesión de la Red Vial 6, se requirió el adelanto de obras que sí eran obligatorias y los Anexos II y IX del referido contrato contemplaba el adelanto de inversiones y la posibilidad de compensar al concesionario por dicho adelanto. Sin embargo, un factor relevante fue que el concesionario de la Red Vial 6 aceptó solventar los costos de la obra, pero señaló que se le debía reconocer el valor del dinero en el tiempo, producto de adelantar las obras.

En lo que respecta a la construcción de las vías internas de acceso al Nuevo Terminal aeroportuario, el problema principal no es el adelanto de las obras para las nuevas vías internas, sino un problema de disponibilidad de recursos y capacidad de fondeo por parte del Concesionario. Es por ello que, a diferencia del caso de la Red Vial 6, el Estado es quien brindará la facilidad a través de la suspensión parcial y temporal de una parte de la retribución trimestral con cargo a su devolución posterior.



condiciones para su “Paso en Vacío”, paralización que se levantaría con la suscripción de una adenda al contrato de concesión que permita el “Paso en Lleno” (excavar a través de la inexistente Estación E-13) estimándose que en junio de 2024 la TBM-1 llegue a donde debía estar la Estación E-13. Sin embargo, una adenda a un contrato de concesión como el del proyecto tomaría al menos un año para concretarse, siendo que antes de que eso ocurra, la excavación “Paso en Lleno” no sería posible, lo que llevaría a la paralización de la TBM-1 durante todo ese tiempo.

Si bien otro escenario posible sería aquel en el que, la MML emitiera las autorizaciones correspondientes; es importante señalar también que, dada la coyuntura de postergación ya generada, el contar con permisos municipales no daría tiempo para construir la caja de la Estación E-13 antes de la llegada de la TBM-1 (dicha construcción toma aproximadamente 1 año), por lo que en dicho escenario, la tuneladora debería paralizar también sus actividades por dicho plazo y hasta que se construya la Estación E-13, luego de lo cual, la TBM-1 realizaría finalmente un “paso en vacío”.

Sin embargo, lo que es claro es que en ambos escenarios existe una paralización inminente de la tuneladora TBM-1, situación que de permitirse, generará una contingencia no menor para el Estado con relación a los sobrecostos económicos asumidos por el concesionario, la postergación de la expectativa de los inversionistas y el impacto en el cronograma de inversiones; siendo que la única forma de evitar dichos perjuicios es realizar un proceso de modificación contractual célere, aplicando para tal efecto – únicamente – las reglas especiales establecidas en los artículos 2 y 3 del Decreto de Urgencia, a fin de que en el muy corto plazo (alrededor del mes de junio de 2024) se pueda suscribir una adenda específica que habilite al concesionario a realizar el “Paso en Lleno” de la TBM-1 por la inexistente Estación E-13; situación que explica la “urgente necesidad” que motiva la expedición del presente Decreto de Urgencia

A. Consecuencias de la paralización de la TBM-1 en la Estación E-13

De lo señalado en los párrafos anteriores, debemos destacar que la paralización de la Tuneladora frente a la E-13, no sólo acarrea los sobrecostos por dicha paralización, sino que retrasaría aún más la Puesta en Operación Comercial del Tramo 1B y del Tramo 2 del proyecto, lo que podría traducirse en demandas arbitrales por parte del Concesionario.

El retraso en la ejecución de las obras de la Estación E-13 y la consecuente paralización de la TBM-1, generan los siguientes perjuicios:

1. Paralización de la tuneladora en la E-13, con la consiguiente postergación de la puesta en operación comercial de las Etapas 1B y 2 del Proyecto Línea 2 del Metro.
2. Paralización de la planta de dovelas.
3. Sobrecostos (consecuencias económicas de la no ejecución de la E-13, la paralización de la TBM-1 y la no operación de la Etapa 1B en el plazo previsto).
4. Recursos públicos inmovilizados, por cuanto el Estado no ejecutaría el presupuesto proyectado para la construcción de la Estación E-13.
5. Retraso en la recuperación de la inversión por parte del concesionario.
6. Nuevas demandas del Concesionario al Estado Peruano, ante el CIADI.
7. Desmovilización del equipo especializado que opera la tuneladora – el cual además ya cuenta con experiencia en la tunelación del terreno de Lima



(terreno seco y terreno con Napa Freática), personal que no suele estar a disposición en el mercado, por lo que su remplazo no estaría garantizado al momento del inicio de las obras en la Estación E-13, siendo que el costo de contratación podría ser mayor.

8. Imposibilidad de concluir las obras de arquitectura de las cajas de las estaciones por las que ya ha pasado y debe pasar la TBM-1, puesto que hasta que no termine la excavación del tramo no se podrán desmontar y retirar las instalaciones de la tuneladora.
9. Imposibilidad de retirar los cerramientos de obra, con el consiguiente aumento del malestar social.
10. Posibilidad de que el Concesionario invoque la causal de caducidad de la concesión por incumplimiento del Concedente, en caso el Concesionario no pueda seguir ejecutando las Inversiones Obligatorias por más de noventa (90) días.

De otro lado, de una comparación entre el costo de implementar la solución "Paso en Llano" y el costo de paralización de la tuneladora, la alternativa del cambio de secuencia constructiva resultaría más conveniente, de acuerdo con el cuadro siguiente.

	Paso en Llano por E-13	Paralización de la TBM-1	
Monto USD	3,625,114.92 ¹⁰	Sobrecosto por StandBy – TBM-1 ¹¹	17,574,883.20
		Sobrecosto paralización planta dovelas ¹²	809,532.90
USD TOTAL (sin IGV)	3,625,114.92 **	18,384,416.10 ¹³	

**** El sobrecosto por reconocer al Concesionario por el "Paso en Llano" asciende a US\$ 3,625,114.92 (sin IGV), el cual incluyendo el IGV asciende a US\$ 4,277,635.61.**

Es preciso señalar que, en caso se opte por compensar al concesionario por la paralización de la TBM-1 ante la Estación E-13, el costo sería más elevado pues el presupuesto mostrado no considera gastos generales, costos y costas y otros factores de incidencia financiera (por el retraso de cobro de PPO, RPI y RPMO).

A continuación, se grafican los escenarios hipotéticos de paralización de la TBM-1 en la Estación E-13:

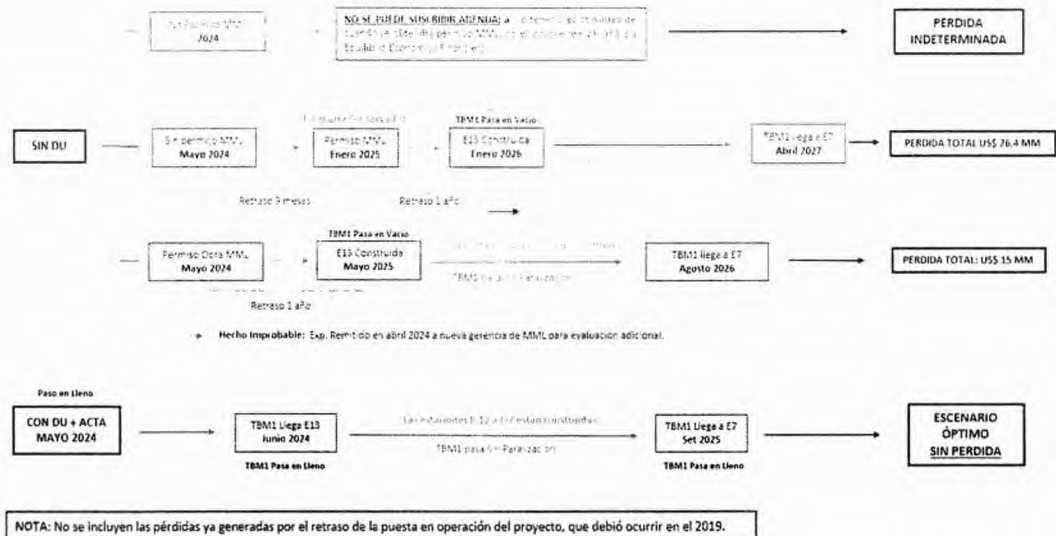
¹⁰ Presupuesto tomado en función a las comunicaciones del Concesionario: ML2-SPV-CARTA-2024-0389 y ML2-SPV-CARTA-2024-0410. Este costo refleja el presupuesto de paso en llano (sin IGV) aplicable para la E-13 "Estación Central".

¹¹ Se asume que la MML emite la autorización en abril de 2024 y se inicia la ejecución de la Estación E-13 (1 año de ejecución), así la tuneladora puede reiniciar recorrido "en vacío" dentro de los 14 meses siguientes. Monto comunicado por el Concesionario por ML2-SPV-CARTA-2023-2684, y revisado por ATU mediante documento Informe N° D-000285-2023-ATU/DI-SITF. Paralización de 420 días aproximadamente.

¹² Se asume que la Planta de Dovelas paralizará actividades al quinto mes de la paralización de la TBM-1 y reanudará sus actividades 2 meses después del reinicio de las actividades de la tuneladora. Paralización de 320 días siempre que la ejecución de las obras de la Estación E-13 se inicie en abril de 2024.

¹³ Este monto no incluye costos generales adicionales, costos de financiamiento, entre otros.

Escenarios Hipotéticos de Paralización Estación E-13



De lo indicado, se desprende que el escenario óptimo es permitir la implementación de las medidas contempladas en el Decreto de Urgencia (Paso en Lleno) a efectos de permitir la continuidad de las obras del proyecto. Debe tenerse presente que la propuesta planteada a través del presente dispositivo normativo **no tiene como finalidad exonerar al Concesionario de obtener las correspondientes autorizaciones municipales las que deberán continuar su trámite ante la instancia competente**, sino que, por el contrario, busca establecer una medida excepcional que permita continuar la excavación subterránea de la TBM-1, en el escenario actual de no contar con la autorización municipal para construir la caja de la Estación E-13, lo que, de prolongarse en el tiempo, afectará la continuidad de todo el proyecto.

B. De la imposibilidad de implementar una modificación contractual bajo el procedimiento regular

Con relación a esta problemática, es preciso señalar que, en el diseño original del Contrato de Concesión, sólo es posible ejecutar la Estación E-13 considerando el EDI ya aprobado, el mismo que está desarrollado en cumplimiento del numeral 3.8.2.1 Estaciones – Sistema constructivo del Anexo 6 Especificaciones Técnicas Básicas del Contrato de Concesión, y que establece como método constructivo el “Paso en vacío” para tuneladora y de *Cut and Cover* para las Estaciones. Es decir, de acuerdo con ello, la continuidad en la operación de la tuneladora depende, principalmente de que las cajas de las estaciones de pasajeros estén previamente construidas.

Sin embargo, como hemos indicado, la caja de la Estación E-13 no puede ser construida debido a un evento exógeno, excepcional e imprevisible, como es la falta injustificada de otorgamiento de las autorizaciones municipales a pesar de que el Concesionario ha cumplido con presentar los requisitos del TUPA de la entidad.¹⁴

14

En efecto, las partes del Contrato de Concesión no tenían motivos atendibles para presumir que la MML no otorgaría las autorizaciones municipales

Incluso, luego que se expidiera la Ley N° 31955, Ley de Endeudamiento del Sector Público para el Año Fiscal 2024, la cual en su Décima Disposición Complementaria Final dispuso la exoneración de obtener autorización y/o permisos para la ejecución de proyectos priorizados incorporados en el PNISC; tampoco las partes del Contrato de Concesión podían prever que la MML emitiría la Ordenanza N° 2590, mediante la cual declara

Considerando que, construir una estación toma como mínimo 1 año, si no se adoptan medidas urgentes para buscar una salida a dicho entrapamiento administrativo, contractual y de ingeniería, la tuneladora TBM-1 podría encontrarse paralizada por al menos 1 año, pero contado desde que se obtuviesen los permisos municipales correspondientes para construir la caja de la Estación E-13, es decir que la paralización podría durar más de 12 meses, con las consecuentes pérdidas que ello implicaría para el erario público y la expectativa ciudadana postergada por dicha omisión.

La alternativa de solución es permitir un “paso en lleno” de la TBM-1 a la altura de la Estación E-13, es decir que se permita que la TBM-1 continúe su trayectoria excavando el subsuelo, incluso por donde debía estar construida la caja de la Estación E-13, y que arribe hasta la estación siguiente (estación E-12 o estación Bolognesi); medida que resulta justificada por el hecho de que los costos de paralización de la tuneladora pueden ser mayores a los costos de implementar el “Paso en Lleno”, tal como se explicó en el literal A precedente.

A estos efectos, se requiere una modificación de la secuencia constructiva contemplada en el Contrato de Concesión de la Línea 2 del Metro (de “Paso en Vacío” – con la caja de la estación construida previo al paso de la tuneladora – a “Paso en Lleno”, que implica que la estación se construye después de que pase la TBM), lo cual supone suscribir una Adenda al Contrato de Concesión de la Línea 2.¹⁵

Sin embargo, esta alternativa no resulta viable para eliminar o mitigar el riesgo de paralización de la tuneladora, por los plazos normalmente amplios que demanda el tramitar modificaciones contractuales asociadas a proyectos complejos como la Línea 2 del Metro de Lima.

Es importante señalar que, dada la excesiva postergación que dicha demora ya ha generado al proyecto, una repentina autorización municipal (necesaria e imprescindible para la construcción de la caja de la Estación E-13), no evitará los efectos perjudiciales ya generados por el retraso en los cronogramas, siendo que la TBM-1 llegará a la Estación E-13 hacia mediados del mes de

inaplicable en la provincia de Lima lo dispuesto en la Décima Disposición Complementaria Final antes señalada.

Como se puede advertir, esta negativa de la MML es un evento anormal, es decir, imprevisible, pues las partes del Contrato de Concesión no tenían motivos atendibles para presumir que la MML se negaría a cumplir con su obligación establecida por mandato legal, considerando el cumplimiento de los requisitos del TUPA, así como lo dispuesto posteriormente en la Ley N° 31955 e, incluso, teniendo en cuenta que antes de la dicha Ley resultaba aplicable lo dispuesto en el Decreto Legislativo N° 1569, publicado el 28 de mayo de 2023, por el cual se establecieron medidas extraordinarias de promoción de la inversión para impulsar el crecimiento de la economía, con lo cual se dispuso que, para los proyectos priorizados (PNISC), es decir, para el Proyecto que viene ejecutando el Concesionario, las entidades públicas deben cumplir con los plazos y con exigir los requisitos señalados en la normativa correspondiente:

“En la recepción de solicitudes, tramitación, evaluación y emisión del acto administrativo para la obtención de licencias, permisos, autorizaciones u otros que se requieran para el desarrollo de los proyectos priorizados en el PNISC, las entidades públicas cumplen los plazos y exigen únicamente los requisitos señalados en la normativa correspondiente; para ello, los administrados en sus respectivas solicitudes, deben indicar de manera expresa que su obtención es necesaria para la ejecución de un proyecto priorizado en el PNISC.”

Mediante Carta ML2-SPV-CARTA-2023-2684 de fecha 26 de octubre de 2023, el Concesionario propuso como alternativa – para evitar la paralización de la tuneladora – el cambio de secuencia constructiva de “Paso en Vacío” contemplado en el Contrato de Concesión de Línea 2 del Metro a “Paso en Lleno”, lo que permitiría a la TBM-1 pasar por la E-13 sin haber realizado la excavación completa de la caja de la Estación.

junio de 2024, no siendo posible que dicha tuneladora continúe su recorrido hacia la estación siguiente, pues para ello, debería encontrarse con una Estación E-13 ya construida y simplemente efectuar un "paso en vacío" a través de ella, paso que – en las actuales condiciones - no podrá efectuar a menos que se le permita hacer un "paso en lleno", es decir, a menos que se le permita realizar una excavación subterránea allí donde no existe Estación E-13, posibilidad que no tiene permitida conforme a las reglas existentes del respectivo contrato de concesión; lo que hace necesario contar con una modificación contractual inmediata.

Finalmente, al modificarse la secuencia constructiva como consecuencia de hechos extraordinarios e imprevisibles para las Partes, como es el caso de la negativa de la MML de otorgar las autorizaciones municipales necesarias para la construcción de la caja de la estación E-13, el Concedente deberá reconocer, con cargo a sus propios recursos, los sobrecostos que involucraría el cambio de secuencia constructiva para que la TBM-1 pase en lleno, justamente para evitar un perjuicio mayor.

Por lo expuesto, se requiere autorizar, de manera excepcional, al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicar las siguientes reglas especiales para acordar con el Concesionario una modificación contractual que permita el Paso en lleno de la TBM-1 por la ubicación de la Estación E-13:

- a. De manera previa a la modificación contractual, el Concedente evalúa y sustenta el impacto sobre los parámetros económicos financieros, a fin de asegurar que la medida mantiene el equilibrio económico financiero del Contrato de Concesión; así como, sustentar y asegurar la no afectación a las condiciones de competencia del mencionado proceso de Promoción de la Inversión Privada, procurando no alterar la asignación de riesgos y la naturaleza del proyecto.
- b. Para acordar la referida modificación contractual, se requerirá únicamente la opinión técnica, previa y no vinculante, del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN), en el marco de sus competencias, la que se emitirá en un plazo no mayor de diez (10) días hábiles de recibida la propuesta de modificación contractual visada por las Partes. En caso de que OSITRAN no se pronuncie en el plazo señalado, se entenderá que su opinión es favorable.

El OSITRAN podrá requerir mayor información dentro de los tres (3) días hábiles de recibida la comunicación del concedente, solicitando la opinión a la que hace referencia el párrafo precedente. El Concedente deberá remitir la información solicitada en un plazo de tres (3) días hábiles. En este caso, el plazo indicado en el párrafo precedente se suspende hasta que el concedente cumpla con remitir la información requerida, reiniciándose el cómputo del plazo.

El OSITRAN realiza las labores de supervisión, conforme a sus competencias.

- c. La modificación contractual que suscriban las Partes debe contemplar los aspectos técnicos y económicos que permitan alcanzar la finalidad señalada en el presente artículo.
- d. La referida modificación contractual no podrá incluir ni reconocer el pago de ninguna compensación o indemnización en favor del Concesionario derivada del acuerdo suscrito en el marco del presente artículo.



En tal sentido, no es de aplicación seguir con el proceso de evaluación conjunta ni requerir opinión previa de Proinversión, Ministerio de Economía y Finanzas, ni de la Contraloría General de la República establecidos en el Decreto Legislativo N° 1362, Decreto Legislativo que regula la Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos. Sin perjuicio de lo antes referido, la Contraloría General de la República efectúa el control concurrente de las acciones programadas a que se refiere el presente Decreto de Urgencia, en el marco de la Ley N° 27785, Ley Orgánica del Sistema Nacional de Control y de la Contraloría General de la República. Lo expuesto no limita el ejercicio de otras modalidades de control en el marco del Sistema Nacional de Control.

Como consecuencia de lo anterior, el Concedente de manera conjunta con la Sociedad Concesionaria Metro de Lima Línea 2 S.A., modificará bajo las reglas especiales establecidas en el presente Decreto de Urgencia, el Contrato de Concesión, a efectos de permitir e implementar el paso en lleno de la Tuneladora – TBM-1 en la Estación E-13, cumpliendo únicamente con las reglas especiales establecidas en el Decreto de Urgencia.

La excepcionalidad del proyecto de Decreto de Urgencia no modifica el Contrato de Concesión, sino que únicamente regula una habilitación excepcional al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en calidad de Concedente del Contrato del Proyecto Línea 2 para la aplicación de las reglas especiales descritas en los artículos 2 y 3 del Decreto de Urgencia, para la modificación del mismo, a fin de que posterior al acuerdo arribado con el Concesionario, se materialice la modificación contractual en una adenda. Finalmente, cabe resaltar que las medidas contempladas en el Decreto de Urgencia, solo se justifican considerando la importancia de los proyectos mencionados, sin significar una autorización para que, posteriormente, otros proyectos puedan solicitar disposiciones de igual naturaleza.

3.2 ANÁLISIS DEL ESTADO ACTUAL DE LA SITUACIÓN FÁCTICA QUE SE PRETENDE REGULAR O MODIFICAR

3.2.1 Riesgo de retraso en el inicio de operaciones del Nuevo Terminal del AIJCH

Tal como mencionamos, con la Adenda 7 al Contrato de Concesión AIJCH, el concesionario se comprometió a construir y poner en operación el Nuevo Terminal del AIJCH (a más tardar enero 2025); y, por su parte el MTC se comprometió a construir el Puente Santa Rosa a fin de permitir la conectividad del terminal con la ciudad (por su parte el concesionario construyó las vías de conectividad con el puente Santa Rosa).

Sin embargo, las obras del Puente Santa Rosa no han podido ser ejecutadas oportunamente ya que los diversos procesos de contratación fueron infructuosos debido a eventos exógenos e impredecibles que escapan del control razonable del Estado Peruano.

Ante esta problemática, el MTC optó por instalar temporalmente los Puentes Modulares, de tal manera que permita la transitabilidad al Nuevo Terminal y el inicio de sus operaciones conforme a los plazos establecidos. Sin embargo, de manera correlativa se requiere la construcción de VIAS INTERNAS dentro del área de concesión, que conecten los Puentes Modulares con el referido terminal. Sin embargo, esta inversión no está contemplada ni presupuestada para el 2024, por no ser exigible aún al concesionario, ante ello deberá ser

atendido temporalmente, por el concedente. A estos efectos, se requiere de una adecuación contractual que permita implementar las medidas necesarias para permitir la construcción de las nuevas VÍAS INTERNAS en el AIJCH que permitan la conectividad con los Puentes Modulares.

Sin embargo, se requiere que esta adecuación contractual, se realice en mayo de 2024 - antes del inicio de la construcción de las vías internas - de tal manera que el Concesionario cuente con los recursos para la construcción de las mismas; en tal razón se requiere de una medida excepcional que permita establecer reglas especiales para la suscripción de la modificación contractual requerida.

En tal sentido, se requiere autorizar, de manera excepcional, al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicar las siguientes reglas especiales para acordar una modificación contractual:

- a. La construcción de las vías internas a las que se refiere el párrafo precedente se financia con cargo a la Retribución que el Concesionario paga al Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Dicho monto corresponde a parte de la Retribución de un trimestre del 2024. El alcance, procedimiento y plazos para la devolución de este monto al concedente serán pactados por las partes en la modificación contractual que se suscriba al amparo del presente artículo. Los recursos a los que se refiere el presente literal no pueden ser destinados a fines distintos a lo previsto en el presente artículo.
- b. De manera previa a la modificación contractual, el Concedente evalúa y sustenta el impacto sobre los parámetros económicos financieros, a fin de asegurar que la medida mantiene el equilibrio económico financiero del Contrato de Concesión; así como, sustentar y asegurar la no afectación a las condiciones de competencia del mencionado proceso de Promoción de la Inversión Privada, procurando no alterar la asignación de riesgos y la naturaleza del proyecto.
- c. Para acordar la referida modificación contractual, se requerirá únicamente la opinión técnica, previa y no vinculante, del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN), en el marco de sus competencias, la que se emitirá en un plazo no mayor de diez (10) días hábiles de recibida la propuesta de modificación contractual visada por las Partes. En caso de que OSITRAN no se pronuncie en el plazo señalado, se entenderá que su opinión es favorable.

El OSITRAN podrá requerir mayor información dentro de los tres (3) días hábiles de recibida la comunicación del concedente, solicitando la opinión a la que hace referencia el párrafo precedente. El concedente deberá remitir la información solicitada en un plazo de tres (3) días hábiles. En este caso, el plazo indicado en el párrafo precedente se suspende hasta que el concedente cumpla con remitir la información requerida, reiniciándose el cómputo del plazo.

El OSITRAN realiza las labores de supervisión, conforme a sus competencias.

- d. Las referidas modificaciones contractuales no podrán incluir ni reconocer el pago de ninguna compensación o indemnización en favor del Concesionario derivadas del acuerdo suscrito en el marco del presente artículo.



En tal sentido, no es de aplicación seguir con el proceso de evaluación conjunta ni requerir opinión previa de Proinversión, Ministerio de Economía y Finanzas, ni de la Contraloría General de la República establecidos en el Decreto Legislativo N° 1362, Decreto Legislativo que regula la Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos. Sin perjuicio de lo antes referido, la Contraloría General de la República efectúa el control concurrente de las acciones programadas a que se refiere el presente Decreto de Urgencia, en el marco de la Ley N° 27785, Ley Orgánica del Sistema Nacional de Control y de la Contraloría General de la República. Lo expuesto no limita el ejercicio de otras modalidades de control en el marco del Sistema Nacional de Control.

La excepcionalidad del proyecto de Decreto de Urgencia no modifica el Contrato de Concesión, sino que únicamente regula una habilitación excepcional al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en calidad de Concedente del Contrato del Proyecto Línea 2 para la aplicación de reglas especiales descritas en los artículos 2 y 3 del Decreto de Urgencia, para la modificación del mismo, a fin de que posterior al acuerdo arribado con el Concesionario, se materialice la modificación contractual en una adenda; siendo preciso destacar que las medidas contempladas en el Decreto de Urgencia, solo se justifican considerando la importancia de los proyectos mencionados, sin significar una autorización para que, posteriormente, otros proyectos puedan solicitar disposiciones de igual naturaleza.



3.2.2 Riesgo de retrasos en las obras de la Línea 2 del Metro de Lima

A la fecha las obras de la Línea 2 del Metro para Lima y Callao enfrentan un retraso considerable, que está generando importantes perjuicios para los ciudadanos que se buscan beneficiar con este sistema de transporte masivo, sin perjuicio de considerar que, producto de los retrasos en la ejecución del proyecto, a la fecha existe un arbitraje internacional en curso ante el CIADI.

A la fecha existe el riesgo inminente de paralización de las actividades de la TBM-1, ante la Estación E-13, como consecuencia de la imprevisible e injustificada demora de la MML en otorgar las autorizaciones de ejecución de obras para dicha estación.

Teniendo en cuenta la problemática descrita y la complejidad y temporalidad del proceso de modificación contractual bajo las normas de asociaciones público privadas, corresponde aprobar un Decreto de Urgencia que permita enfrentar la situación fáctica que se pretende modificar, permitiendo así mitigar los impactos negativos en los proyectos y en los usuarios, descritos en los acápites precedentes.



3.3 PRECISIÓN DEL NUEVO ESTADO QUE GENERA LA PROPUESTA DE DECRETO DE URGENCIA

Teniendo en cuenta la problemática descrita, la presente propuesta normativa genera un nuevo estado en temas vinculados al desarrollo oportuno de los proyectos de infraestructura de transportes incorporados en el PNISC, en particular, evitando la afectación de las operaciones del Nuevo Terminal del AIJCH y permitiendo la continuidad de las obras de Proyecto Línea 2 del Metro; lo que generará beneficios a los usuarios y a la economía, mitigando además las contingencias para el Estado derivadas de los retrasos en la ejecución de los proyectos.



3.3.1 *Respecto al Aeropuerto Internacional Jorge Chávez*

Las medidas contempladas en el Decreto de Urgencia permitirán el inicio de operación del Nuevo Terminal del AIJCH a más tardar enero de 2025, ya que, con la suspensión parcial y temporal de la obligación de pago de la retribución económica que realiza el concesionario al concedente de manera trimestral según lo previsto en el Contrato de Concesión AIJCH, el concesionario podrá garantizar la construcción de las nuevas vías internas que conectarán el Nuevo Terminal con los Puentes Modulares.

El presente Decreto de Urgencia tiene como objetivo establecer reglas especiales para efectuar modificaciones contractuales, permitiendo acelerar la suscripción del acuerdo con el Concesionario, para que este último pueda disponer – temporalmente- de parte de la Retribución y se garantice la construcción de las VÍAS INTERNAS, requeridas para la conectividad al nuevo terminal y la operación del AIJC, lo que permitirá el inicio de operaciones del Nuevo Terminal en el plazo previsto por el Concesionario, una medida crucial para potenciar la efectividad y el impacto económico de esta infraestructura vital para el país.

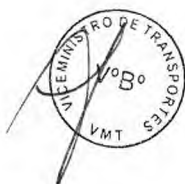
Es importante destacar que la suspensión temporal de la obligación de pago de la recaudación de la Retribución económica al Concedente se justifica como una medida necesaria para permitir al Concesionario avanzar en la construcción de las vías internas que conectarán el Nuevo Terminal con los Puentes Modulares. Esta acción estratégica no solo asegura la operación del aeropuerto, sino que también minimiza el riesgo de posibles demandas arbitrales por daños y perjuicios de parte del Concesionario, quien se vería impedido de explotar la concesión al no tener vías de acceso al Nuevo Terminal por no haberse construido el Puente Santa Rosa.

3.3.2 *Respecto a la Línea 2 del Metro*

El Decreto de Urgencia evitará la paralización de la TBM-1, ya que permitirá a las partes, aplicar las reglas especiales descritas en los artículos 2 y 3 del Decreto de Urgencia para acordar modificaciones contractuales; para que el Concedente pueda, de manera conjunta con la Sociedad Concesionaria Metro de Lima Línea 2 S.A., modificar el referido Contrato de Concesión, a efectos que el procedimiento constructivo en el caso de la Estación E-13: "Estación Central", sea diferente a lo establecido en el Estudio de Factibilidad.

En este caso, la TBM-1 pasará por la E-13 antes de que las cajas de las estaciones sean construidas y excavadas (Paso en Lleno), evitando contingencias en la continuidad del Proyecto Línea 2 del Metro, por la no obtención de los permisos municipales dentro de los plazos requeridos (respecto de los cuales se seguirá con el trámite de aprobación, dado que la presente norma no exime de la obtención de dichos actos administrativos correspondientes a la construcción de la caja de la estación).

Considerando que dichas estaciones están en la ruta crítica del Proyecto, el Decreto de Urgencia permitirá aplicar reglas especiales para acordar una modificación contractual, a efectos que las partes modifiquen el Contrato de Concesión para que la tuneladora continúe su recorrido hasta salir por la Estación E-04: Insurgentes de la Etapa 2.



IV. ANÁLISIS DE IMPACTOS CUANTITATIVOS Y/O CUALITATIVOS DE LA PROPUESTA NORMATIVA

4.1 Impacto Cuantitativo

A. Conectividad del Nuevo Terminal del AIJCH

La propuesta normativa implica que se autorice a las partes a seguir las reglas especiales descritas en los artículos 2 y 3 del Decreto de Urgencia. Como consecuencia de ello, las partes efectuarán las modificaciones contractuales para suspender temporal y parcialmente la obligación del Concesionario de pagar al Concedente la Retribución por la explotación económica de la concesión, por un monto aproximado de hasta USD 7,000,000.00 (Siete millones de dólares de los Estados Unidos de América), para garantizar la construcción de las VIAS INTERNAS.

En relación con la finalidad de la retribución establecida en el Contrato de Concesión AIJCH, corresponde señalar que a través del presente Decreto de Urgencia no se está modificando el porcentaje de la Retribución; es decir su porcentaje siempre será de 46.511%.

Sin embargo, considerando que, de manera excepcional, parcial y temporal, se requiere suspender la obligación de pago de la Retribución a efectos de que estos recursos sean destinados a la construcción de las VIAS INTERNAS, se estaría reduciendo temporalmente el monto de la Retribución a ser entregada al estado, producto de la retención del monto de USD 7,000,000.00 (Siete millones de dólares de los Estados Unidos de América), que efectúe el concesionario en uno de los trimestres del 2024.

En efecto, si bien se comprobaría una reducción temporal del importe de los ingresos del concedente – por un trimestre de retribución -, dicha medida no genera un beneficio económico financiero en favor del Concesionario, sino que, por el contrario, el uso del monto parcial de la retribución será destinada a la construcción de las nuevas vías internas, cuya ejecución no es exigible para el Concesionario en el 2024, y que, además, será devuelta en su integridad al Concedente.

De otro lado, a continuación, se detallan los ingresos del Estado por concepto de retribución y los pagos que se han efectuado al fideicomiso de aeropuertos regionales en el período 2020 al 2024:

AÑO	Ingresos por Retribución al Estado (2020-2024) USD *	Pagos por Cofinanciamiento del Primer y Segundo Grupo de Aeropuertos USD **
2020	57,851,000	28,489,261
2021	62,778,355	34,790,412
2022	120,595,534	25,749,918
2023	140,404,157	28,856,490
2024	146,020,323	28,489,261

* Fuente: OSITRAN - Para el año 2024 son proyecciones de la DGPPT

** Fuente: Cofinanciamiento, SBS - Los pagos en soles fueron convertidos en dólares.

Asimismo, a la fecha en la cuenta de recaudación del fideicomiso de los aeropuertos regionales existe un saldo de USD 450 millones de dólares de los Estados Unidos de América.

De lo anterior, se desprende que los costos del financiamiento del primer y segundo grupo de aeropuertos de provincia ascienden en promedio a USD 29 millones de Dólares de los Estados Unidos de América anuales, mientras que los ingresos por retribución al Estado anualmente se encontrarían alrededor de los USD 146 millones estimados para el 2024, por lo que la retención – por única vez - de aproximadamente de USD 7 millones de Dólares de los Estados Unidos de América, no afecta la liquidez del fideicomiso de los aeropuertos regionales.

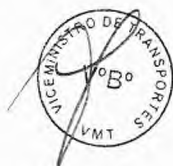
Análisis Costo - Beneficio de Implementar el Decreto de Urgencia para la Conectividad del Nuevo Terminal del AIJCH

Considerado un análisis Costo - Beneficio de la implementación del Decreto de Urgencia, se considera para dicha evaluación dos escenarios (Con Adenda vs Con Decreto de Urgencia):

- **Escenario 1: Con Adenda regular al Contrato de Concesión:**

En el caso se considere la firma de una Adenda al Contrato de Concesión a fin de transferir los recursos necesarios para que el Concesionario construya las vías internas, se debe tener cuenta sus implicancias en el proyecto del AIJC:

1. Se estima que el tiempo requerido para la evaluación de una Adenda y su posterior firma que permita el uso de los recursos de la Retribución sería de al menos un año, por lo que Adenda se firmaría en el mes de mayo de 2025, y el uso de los recursos (US\$ 7 millones) se realizaría en el segundo semestre del 2025.
2. Considerando esto, el Concesionario podría iniciar la construcción de las vías internas en el mes de mayo de 2025 para la apertura del Nuevo Terminal en diciembre del 2025, es decir un año después de la actual fecha proyectada (diciembre 2024).
3. Así, en el marco de una adenda regular, sería necesario que el actual terminal de pasajeros siga en funcionamiento por lo menos hasta finales del año 2025 y, encontrándose ya a la fecha sobrepasando su capacidad máxima de pasajeros y operaciones, lo que significa que no se incrementen los ingresos de la Concesión y por lo tanto la Retribución que se recibe por parte del Estado, además de considerar las dificultades logísticas que actualmente se tienen (postergación de horarios, cancelación de vuelos, comodidad de los pasajeros, etc.)
4. Adicionalmente a la continuidad del actual terminal, con los costos de operación y mantenimiento que ya presentan, el Concesionario deberá realizar las actividades de operación y mantenimiento del Nuevo Terminal de pasajeros a fin de minimizar el deterioro de la infraestructura durante el año que no esté en operación, lo que implica mayores costos para el Concesionario por su operación y mantenimiento (se ha considerado para esta evaluación un 30% de los costos del actual terminal de pasajeros.



5. Cabe adicionar que, con la apertura del Nuevo Terminal de Pasajeros, el Concesionario podrá cobrar la TUUA por pasajeros nacionales e internacionales embarcados (Para esta evaluación se ha considerado un valor del 50% de la TUUA internacional).
6. En lo que respecta a las inversiones realizadas por el Concesionario se ha considerado para año 2024 el monto total indicado por OSITRAN en su valorización de Inversiones para la ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. (USD 1017 millones sin IGV).
7. En lo que respecta a los Costos de Operación y Mantenimiento del Nuevo Terminal de Pasajeros no se tiene para esta evaluación montos aproximados de dichas actividades por lo que se ha considerado un valor porcentual similar al del actual terminal. Cabe precisar que los montos de Operación y Mantenimiento han oscilado entre el 17% y 22% para distintos años de la Concesión. Para la presente evaluación se ha considerado un porcentaje medio de 20%.
8. Así, considerando una tasa de crecimiento de los ingresos del 0% para los años en que no se pueda utilizar el Nuevo Terminal de Pasajeros (2025), 5% para el año 2026 con el Nuevo Terminal de Pasajeros y 7% para cada año entre los años 2027 al 2041 (Considerando la aplicación del Factor de Productividad a partir del 2027) y una tasa de descuento del 10% se obtienen los siguientes resultados:

Resultado Análisis Costo - Beneficio con Adenda

	Con Adenda
VAN=	2,318.92
TIR =	14.7%
B/C =	1.72

Retribución al Estado a Valor Presente (USD MM)	1,794.39
--	----------

Así, de los resultados obtenidos, se obtiene que, en el caso de ir por la opción de la adenda regular, el proyecto es viable (B/C= 1.72) con una TIR DE 14,6% y un VAN positivo de USD 2,314.14 millones. En el caso de la Retribución al Estado los ingresos para el Estado a valor presente equivalen a US\$ 1,799 millones para todo el periodo de la Concesión hasta el año 2041.

• **Escenario 2: Con Decreto de Urgencia**

En el caso se considere la firma del Proyecto del Decreto de Urgencia a fin de transferir los recursos necesarios para que el Concesionario construya las vías internas para la entrada en operación del Nuevo Terminal de Pasajeros en el mes de diciembre de 2024, se debe tener cuenta sus implicancias en el proyecto del AIJC:

1. El Proyecto de Decreto de Urgencia sería aprobado y publicado en el mes de mayo del 2024, por lo cual el Concesionario podrá retener parte de la Retribución al Estado correspondiente a un trimestre del 2024 (US\$ 7 millones) por lo que para ese trimestre el monto a recibir por parte del Estado por Retribución será menor. De forma similar al escenario con adenda, la devolución de dicho monto por parte del Concesionario al Estado se realizaría en el segundo semestre del 2027 luego de la apertura del Puente Santa Rosa.

2. Considerando esto, el Concesionario podría iniciar la construcción de las vías internas entre mayo y junio de 2024 para con lo que el inicio de operaciones del Nuevo Terminal de Pasajeros a más tardar en enero del 2025.
3. Así, con la entrada en operación del Nuevo Terminal de Pasajeros en diciembre de 2024, se cierran definitivamente las actividades operativas en el actual terminal de pasajeros, enfocándose exclusivamente en los costos de operación y mantenimiento del Nuevo Terminal de Pasajeros.
4. De forma similar al escenario con Adenda, con la apertura del Nuevo Terminal de Pasajeros, el Concesionario podrá de cobrar la TUUA de pasajeros nacionales e internacionales embarcados (Para esta evaluación se ha considerado un valor del 50% de la TUUA internacional).
5. En lo que respecta a las inversiones realizadas por el Concesionario se ha considerado para año 2024 el monto total indicado por OSITRAN en su valorización de Inversiones para la ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. (USD 1017 millones sin IGV).
6. En lo que respecta a los Costos de Operación y Mantenimiento del Nuevo Terminal de Pasajeros no se tiene para esta evaluación montos aproximados de dichas actividades, por lo que se ha considerado un valor porcentual promedio similar al del actual terminal. Cabe precisar que los montos de Operación y Mantenimiento han oscilado entre el 17% y 23% para distintos años de la Concesión. Para la presente evaluación se ha considerado un porcentaje promedio de 20%.
7. Así, considerando una tasa de crecimiento de los ingresos del 5% para el año 2025 y 2026 y 7% para cada año entre los años 2027 al 2041 (Considerando la aplicación del Factor de Productividad a partir del año 2027 y una tasa de descuento del 10% se obtienen los siguientes resultados:

**Resultado Análisis
Costo - Beneficio con Decreto de Urgencia**

	Con Decreto de Urgencia
VAN=	2,393.68
TIR =	15.7%
B/C =	1.72

Retribución al Estado a Valor Presente (USD MM)	1,885.97
--	----------

Así, de los resultados obtenidos, se observa que, en el caso de ir por la opción del Decreto de Urgencia, el proyecto es viable con un B/C de 1.72 con una TIR DE 15,7% y un VAN positivo de USD 2,393.68 millones. En el caso de la Retribución al Estado los ingresos por dicho concepto a valor presente equivalen a US\$ 1885.97 millones para todo el periodo de la Concesión hasta el año 2041.



- **Escenario con Decreto de Urgencia Vs Escenario con Adenda Regular**

Considerando los resultados de ambos escenarios en paralelo se observa que en ambos casos el valor B/C es positivo (mayor que uno) por lo que con el uso de la Retribución al Estado en cualquiera de las dos opciones sigue haciendo que el Proyecto sea viable.

Sin embargo, considerando el Valor del VAN para cada caso, el valor del VAN en el escenario del Decreto de Urgencia es mayor al valor del VAN con Adenda por lo que es preferible elegir el escenario con la aplicación del Decreto de Urgencia. Similar resultado se obtiene para el valor de la TIR.

Considerando los ingresos a percibir Retribución al Estado se tiene un escenario similar Con la aprobación del Decreto de Urgencia se prevé que el Estado, a valor presente, reciba mayores ingresos por Retribución al Estado en comparación con la opción de tener que ir a la firma de una adenda regular al Contrato de Concesión (USD 91,58 Millones).

En el Cuadro se observan dichos resultados comparados de ambos análisis.

Escenario con Adenda Vs Escenario con Decreto de Urgencia

	CON DECRETO DE URGENCIA	CON ADENDA	DIF
VAN=	2,393.68	2,318.92	74.76
TIR =	15.7%	14.7%	
B/C =	1.72	1.72	
Retribución al Estado a Valor Presente (USD MM)	1,885.97	1,794.39	91.58

Cabe precisar que contractualmente el Concedente y el Concesionario han convenido en que el Nuevo Terminal de Pasajeros del AIJC entre en operación a más tardar en enero del 2025, por lo que adicionalmente a los factores evaluados en estos escenarios el Concesionario podría solicitar al Estado compensaciones por daños y perjuicios del retraso en la operación considerando el préstamo que ha tomado para la construcción así como los contratos firmados con los distintos operadores que prestarán servicios en el Nuevo Terminal. Todas estas variables, dada su impredecibilidad y dificultad para su cuantificación no han sido tomadas en esta evaluación, pero sus efectos negativos serían visibles en caso no poder entrar en operación el AIJC a fines del 2024.

B. Implementación del "Paso en Lleno" de la TBM-1 por la Estación E-13

A efectos de implementar el paso en lleno de la Tuneladora - TBM en la Estación E-13: "Estación Central", de manera previa a la construcción de la caja de la referida estación, el MTC requiere de fondos de hasta S/ S/ 16,682,778.88.

- **Análisis Costo – Beneficio (ACB)**

El enfoque conceptual del presente ACB reside en evaluar los costos y beneficios de comparar dos o más alternativas para la correcta toma de

decisiones. Para el presente caso, debemos tener en cuenta los siguientes escenarios:

a) **Escenario Base.**

Modificación contractual regular (no sujeta a reglas especiales).

b) **Escenario Decreto de Urgencia.**

Modificación contractual aplicando reglas especiales del presente Decreto de Urgencia.

El desarrollo de este enfoque comprende la evaluación de los beneficios y costos para cada una de las dos alternativas, las que por su naturaleza son mutuamente excluyentes.

Lo expuesto puede mostrarse de manera ilustrativa de la siguiente manera:

Ilustración 1. Escenarios de análisis



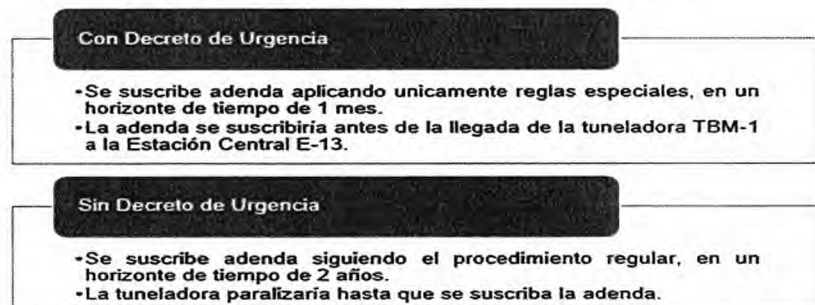
Fuente: Elaboración MTC

El Análisis Costo Beneficio tiene su fundamento teórico en la Economía del Bienestar, rama de la teoría microeconómica, que se ocupa de la formulación de proposiciones éticas útiles, para determinar si la aplicación de una medida de política incrementa el bienestar de la población.

El cálculo del Análisis Costo Beneficio, tiene dos (2) componentes, las ventajas y desventajas, ambas al ser expresadas en términos monetarios, se denominan beneficios y costos respectivamente, y pueden ser comparadas entre sí. Cuando los beneficios son mayores a los costos se decide por aceptar la opción en análisis, caso contrario cuando los costos son mayores a los beneficios es mejor rechazar dicha opción¹⁶.

Para poder hacer la comparación es importante describir cada escenario, como se presenta a continuación:

Ilustración 2. Análisis cualitativo de los escenarios de análisis



Fuente: Elaboración MTC

¹⁶ Brent, 2017. Advanced Introduction to Cost-Benefit Analysis.

Es importante notar que ambos escenarios tienen el mismo fin, la suscripción de la adenda, por lo que el análisis del costo beneficio no debe recaer sobre la comparación de un escenario “con adenda” y “sin adenda”, sino sobre los beneficios y costos producto de la celeridad de establecer las reglas especiales previstas en los artículos 2 y 3 del presente Decreto de Urgencia.

Por tanto, el análisis de ambos escenarios implica la cuantificación y monetización de los costos y beneficios de cada alternativa.

Cuantificación del ahorro en tiempo por la aplicación de reglas especiales previstas en el presente Decreto de Urgencia.

Para contabilizar dicho ahorro en tiempo tomaremos como referencia el plazo involucrado en la suscripción de adendas de otros proyectos y el plazo demandado por la adenda N° 2 del Proyecto Línea 2. Estos plazos se muestran en el siguiente cuadro:

Proyecto	Adenda	Tiempo
TC Muelle Sur (DPW)	N° 2	5 años 9 meses
TM Muelle Norte (APMT)	N° 1	4 años 3 meses 23 días
TP Paíta (TPE)	N° 2	2 años 10 meses

Los tiempos plasmados en la tabla anterior refleja el tiempo que tomó el cumplimiento del procedimiento regular.

Los conceptos que consideraría la adenda serían los que ya se detallaron anteriormente:

- Cambio de la secuencia constructiva para la Estación E-13 y autorización del “Paso en Lleno”

Así, para simplificar el análisis, el tiempo promedio aproximado que tomaría suscribir la adenda siguiendo el procedimiento regular, sería de dos (02) años.

Por otro lado, de autorizarse a aplicar reglas especiales para la suscripción de la adenda, la adenda para implementar el paso en lleno debería estar suscrita para mediados del mes de junio, la cual sería la fecha máxima en la cual la tuneladora llegaría a la Estación Central E-13.

Por tanto, haciendo la comparación de los plazos, y teniendo en cuenta el hito de llegada de la tuneladora TBM-1 a la Estación E-13: “Estación Central”.

Escenario	Tiempo promedio	Paralización
Adenda con reglas especiales	0 años 1 mes 15 días	No
Adenda con procedimiento regular	2 años	Sí

Lo analizado anteriormente se puede mostrar gráficamente en la siguiente línea de tiempo.

Ilustración 3. Oportunidad de suscripción de la adenda



Fuente: Elaboración MTC

Monetización del ahorro en tiempo al aplicar las reglas especiales para la modificación contractual siguiendo las reglas especiales descritas en los artículos 2 y 3 del Decreto de Urgencia

Para poder obtener un valor del ahorro en tiempo del proceso que tomaría una adenda con el procedimiento regular, se requiere en efecto identificar los beneficios y costos de las adendas a suscribir y la oportunidad de percepción de los beneficios y oportunidad de asumir dichos costos.

En el siguiente esquema se muestran los beneficios y costos de la adenda en cuestión:

Ilustración 4. Beneficio y costo de la Adenda: Análisis cualitativo

Paso en Llano Estación E-13

- **Beneficio:** Se mitiga el riesgo de paralización de la tuneladora y los sobrecostos asociados a dicha paralización luego de suscrita la adenda.
- **Costo:** Se reconoce el costo a favor del Concesionario por el paso en llano y sobrecostos en la construcción de la Estación E-13.

Así, para efectuar el Análisis Costo Beneficio se debe tener en cuenta que la evaluación debe tener un enfoque social, donde se analizar el efecto neto final sobre las partes y los beneficiarios del proyecto.

En referencia a la adenda con reglas especiales para el “Paso en Llano”

En el siguiente esquema se resumen los conceptos a tomar en cuenta para el análisis de los costos y beneficios de suscribir la adenda bajo reglas especiales.

Ilustración 5. Análisis ACB: Enfoque Social, “Paso en Llano”



Fuente: Elaboración MTC

El beneficio de la suscripción de esta adenda será calculado como el **costo evitado**, este sería el costo de la paralización informado por el Concesionario que se dejaría de incurrir producto del cambio en el método constructivo que permita el "paso en lleno" en la "Estación Central" E-13.

El costo de la adenda correspondería al sobrecosto del cambio en el método constructivo que permitiría el "paso en lleno". Estos valores fueron anteriormente informados en la presente Exposición de Motivos. Sin perjuicio de ello, se presentan nuevamente en el siguiente cuadro.

	Paso en Lleno por E-13	Paralización de la TBM-1	
Monto USD	3,625,114.92 ¹⁷	Sobrecosto por StandBy – TBM-1 ¹⁸	17,574,883.20
		Sobrecosto paralización planta dovelas ¹⁹	809,532.90
USD TOTAL (sin IGV)	3,625,114.92	18,384,416.10 ²⁰	

El cuadro anterior muestra los beneficios y costos de suscribir la adenda bajo las reglas especiales descritas en los artículos 2 y 3 del Decreto de Urgencia.

Alternativamente, se puede recrear los mismos conceptos, pero en el escenario de cumplir el procedimiento regular, según el cual tomando como base algunas adendas gestionadas en la DGPPT bajo el procedimiento regular, podría tomar hasta dos (02) años como mínimo.

	Paso en Lleno por E-13	Paralización de la TBM-1	
Monto USD	3,845,884.42 ²¹	Sobrecosto total por paralización	30,546,820.80 ²²
USD TOTAL (sin IGV)	3,845,884.42	30,546,820.80	

¹⁷ Presupuesto tomado en función a las comunicaciones del Concesionario: ML2-SPV-CARTA-2024-0389 y ML2-SPV-CARTA-2024-0410. Este costo refleja el presupuesto de paso en lleno (sin IGV) aplicable para la E-13 "Estación Central".

¹⁸ Se asume que la MML emite la autorización en abril de 2024 y se inicia la ejecución de la Estación E-13 (1 año de ejecución), así la tuneladora puede reiniciar recorrido "en vacío" dentro de los 14 meses siguientes. Monto comunicado por el Concesionario por ML2-SPV-CARTA-2023-2684, y revisado por ATU mediante documento Informe N° D-000285-2023-ATU/DI-SITF. Paralización de 420 días aproximadamente.

¹⁹ Se asume que la Planta de Dovelas paralizará actividades al quinto mes de la paralización de la TBM-1 y reanudará sus actividades 2 meses después del reinicio de las actividades de la tuneladora. Paralización de 320 días siempre que la ejecución de las obras de la Estación E-13 se inicie en abril de 2024.

²⁰ Este monto no incluye costos generales adicionales, costos de financiamiento, entre otros.

²¹ Asumiendo una inflación anual de 3%, y considerando que el procedimiento regular de modificación contractual tomaría como mínimo dos (02) años, de acuerdo a la experiencia de otras adendas, el monto del sobrecosto por el "paso en lleno" podría elevarse a US\$3,845,884.42 (sin IGV).

²² El costo diario de la paralización asciende a US\$ 41,844.96 (sin IGV) y este al cabo de dos (02) años ascendería a un total de US\$ 30,546,820.80.

Ilustración 6. Análisis Costo - Beneficio
Escenarios de aplicación del DL 1362
(en millones de dólares)

Con Decreto de Urgencia	0	1	2
Beneficio	18.38		
Costo	- 3.63		
Flujo Neto	14.75	-	-
VAN Social	14.75		
Sin Decreto de Urgencia	0	1	2
Beneficio			18.38
Costo		-	34.39
Flujo Neto	-	-	16.01
VAN Social	- 12.71		

Fuente: Elaboración MTC

4.2 Impacto cualitativo

A. Conectividad del Nuevo Terminal del AIJCH

El AIJCH, como único aeropuerto internacional del Perú, desempeña un papel crucial en la conectividad del país con el mundo, facilitando el intercambio de personas y bienes, así como el ingreso de turistas y la exportación de productos peruanos. Incrementar su capacidad operativa mediante la construcción del Nuevo Terminal no solo aliviará la congestión actual, sino que también mejorará la experiencia de viaje de los pasajeros y aumentará la eficiencia de las operaciones aeroportuarias. Este aeropuerto no solo es una puerta de entrada y salida para millones de pasajeros, sino que también es un motor fundamental para el desarrollo económico y la conectividad nacional e internacional.

La apertura del Nuevo Terminal en Perú marca un hito significativo en la infraestructura aeroportuaria del país. Este nuevo terminal no solo representa un aumento en la capacidad para atender a un estimado de hasta 40 millones de pasajeros anuales, sino también aborda de manera efectiva la congestión experimentada en el aeropuerto en años anteriores. Este incremento en la capacidad no solo aliviará la presión sobre las instalaciones existentes, también establecerá las bases para un aumento considerable en la frecuencia de vuelos, así como para la incorporación de nuevas aerolíneas, fortalece, además, las operaciones comerciales del aeropuerto a nivel global, consolidándose como un actor importante en el ámbito internacional.

Asimismo, el proyecto "ampliación del AIJCH" va más allá de simplemente mejorar la capacidad del aeropuerto, ya que como parte de las obras se tiene previsto la apertura de una ciudad aeropuerto. Esta iniciativa transformadora tiene como objetivo convertir los alrededores del AIJCH en un centro integral de desarrollo, lo que implica la planificación y construcción de hoteles, centros comerciales y oficinas en la zona circundante al aeropuerto. Estas instalaciones no solo están destinadas a satisfacer las necesidades de los viajeros, sino también tienen el potencial de generar empleo y fomentar la inversión en la región. Este enfoque integral consolida al Aeropuerto Internacional Jorge Chávez como un importante centro neurálgico de actividad económica en la región.

B. Implementación del "Paso en Lleno" de la TBM-1 por la Estación E-13

La culminación de las obras del proyecto Línea 2 del Metro de Lima y Callao representará una mejora en la calidad del servicio de transporte en Lima y Callao. La operación de este primer metro subterráneo permitirá (i) el ahorro en tiempo de viaje, lo que dará mayor espacio para realizar otras actividades, (ii) contar un medio de transporte rápido, eficiente, seguro y ambientalmente sostenible, (iii) reducir el tráfico y la congestión vehicular, (iv) reducir las emisiones de CO² y, (v) reducir los niveles de accidentes de tránsito, entre otros.

4.3 Análisis de modificaciones y/o cambios en los principales parámetros económicos y financieros del Contrato de Concesión del AIJCH producto de las medidas propuestas

Sobre la evaluación de los principales parámetros económicos y financieros del contrato de concesión como consecuencia de las modificaciones contempladas en el Decreto Urgencia, corresponde señalar que, preliminarmente no habría una alteración del equilibrio económico del Contrato de Concesión AIJCH, por las siguientes razones:

1. Plazo contractual

Respecto de la regulación del Plazo del Contrato de Concesión AIJCH, se establece lo siguiente:

"CLÁUSULA 3 VIGENCIA DE LA CONCESION

3.1 Vigencia de la Concesión. Salvo que la Concesión se resuelva anticipadamente o se prorrogue de conformidad con lo previsto en el presente Contrato, el período de vigencia por el cual se otorga la Concesión es de treinta (30) años, contados a partir de la Fecha de Cierre

3.2. Plazo máximo para solicitar la prórroga de la Vigencia de la Concesión. Como consecuencia del acuerdo contenido en el numeral 16 del Acta de Acuerdos en la etapa de trato directo de controversia relacionada al Contrato de Concesión; suscrita el 20 de diciembre de 2016; se establece que mediante aviso por escrito cursado al Concedente, hasta antes del inicio del año trigésimo séptimo de Vigencia de la Concesión, el Concesionario podrá optar por la prórroga de la Vigencia de la Concesión por diez (10) años adicionales.

3.3. Prórroga Adicional. La Concesión podrá ser prorrogada discrecionalmente por el Concedente, a solicitud del Concesionario efectuada mediante comunicación por escrito dirigida a OSITRAN con una anticipación no menor de tres (3) años anteriores al vencimiento de la primera prórroga.

El Concedente procederá a evaluar tal solicitud, sólo si OSITRAN certifica que el Concesionario cumplió satisfactoriamente con las obligaciones establecidas en el presente Contrato así como con mantener el Aeropuerto, en todos sus ámbitos, en el nivel B de IATA o el que lo sustituya; sin perjuicio de su derecho de renegociar el monto de la Retribución, entre otras condiciones, de considerarlo pertinente.

3.4 Plazo Máximo de la Vigencia. En ningún caso el plazo de la Concesión, sumado al plazo de cualquier prórroga o prórrogas de la Concesión, podrá exceder un plazo máximo de sesenta (60) años."



El Decreto de Urgencia no contempla una ampliación del plazo de la Concesión. Por lo tanto, este parámetro no se alteraría con el presente Decreto de Urgencia.

2. Tarifas

El régimen de tarifas se encuentra regulada en el anexo 5, apéndice 1 y 2 del Contrato de Concesión AIJCH, las que se ajustan mediante fórmula RPI – X, y cuya revisión es realizada por el OSITRAN cada cinco años, de acuerdo con lo siguiente:

“Definiciones y términos

1. “Tarifas Máximas.” Significará las tarifas que fije periódicamente OSITRAN como máximas por los Servicios Aeroportuarios. Las tarifas máximas, se encuentran reguladas en el Apéndice 2 del presente Anexo.

1. Régimen de tarifas y precios aplicables

1. Servicios Aeroportuarios.

1.1. Servicios Aeroportuarios Prestados Directamente por el Concesionario. La Retribución de los servicios aeroportuarios indicados en el punto 1.1 se obtendrá aplicando el porcentaje ofrecido sobre los ingresos totales percibidos o devengados, lo que ocurra primero, por el Concesionario. a. Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto – TUUA La TUUA tiene la finalidad de cubrir los costos por servicios indicados en el Apéndice 1, los que serán de cargo único y exclusivo del Concesionario. a1. Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto – TUUA (Pasajero Embarcado en Vuelo Internacional). La tarifa máxima a ser aplicada se encuentra fijada en US\$ 21.19 (sin incluir los tributos de ley aplicables al servicio), monto que podrá ser incrementado de acuerdo a lo indicado en la tabla del Apéndice 2.

Los ingresos que genere el pago de la presente tarifa serán a favor del Concesionario en un 80 % y para CORPAC S.A. en un 20%. El Concesionario será el encargado de la facturación y cobro por dichos servicios a los Usuarios, estando obligado a entregarle a CORPAC S.A. la parte que a ésta última le corresponde. Dicha entrega será de conformidad con lo estipulado en el Anexo 9.

a2. Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto – TUUA (Pasajero Embarcado en Vuelo Nacional). La tarifa máxima a ser aplicada es de US\$ 3.39 (sin incluir los tributos de ley aplicables al servicio) a partir del sexto mes de vigencia de la Concesión y siempre y cuando haya cumplido el Concesionario con ejecutar las mejoras en servicio para ese período, conforme al Anexo 6 del presente Contrato. Este monto se podrá incrementar de acuerdo a lo indicado en la tabla del Apéndice 2. Los montos que se cobren por este concepto serán en su totalidad a favor del Concesionario, por lo que éste determinará los mecanismos de su cobranza.

b. Aterrizaje y Despegue. La tarifa por el presente concepto, que incluye el uso de pista, plataforma, iluminación, ayudas visuales, vehículos de salvamento y extinción de incendios, radioayudas, comunicaciones, meteorología y estacionamiento por noventa minutos, se regirá de acuerdo a lo indicado en el Apéndice 2. Los ingresos que genere el pago de la presente tarifa serán a favor del Concesionario y CORPAC S.A. en una proporción de 50% para cada uno de ellos. El Concesionario será el encargado de la facturación y cobro por dicho servicio a los Usuarios, estando obligado a entregarle a CORPAC S.A. la parte que a ésta última le corresponde. Dicha entrega se hará de conformidad con lo estipulado en el Anexo 9.



c. Estacionamiento (Tiempo Adicional a 90 Minutos). La tarifa correspondiente a este servicio es el 10% de la tarifa de aterrizaje y despegue por las primeras cuatro horas. Al término de estas cuatro horas, la tarifa de estacionamiento se computará con una tasa del 2.5% por la hora o fracción adicional de la tarifa de aterrizaje y despegue. En tal sentido, el ajuste de la presente tarifa se hará de acuerdo a los ajustes que sufra la tarifa de aterrizaje y despegue (ver ejemplos en el Apéndice 1). La presente tarifa es única y exclusivamente a favor del Concesionario.

d. Puentes de Abordaje. Este servicio actualmente no se brinda en el Aeropuerto, pero está contemplado en los planes de expansión contar con ellos. La tarifa máxima a ser implantada por este servicio, se determinará de acuerdo a diversos factores económicos, previa autorización de OSITRAN.

1.2. Servicios Aeroportuarios Prestados por Terceros. a. Servicio de Rampa o Manipulación en Tierra (Ground Handling). El presente servicio podrá ser brindado por terceros (Operadores Secundarios). A dichos terceros seleccionados no les será permitido el subarrendamiento o la cesión o traspaso bajo cualquier título de los servicios que presten"

El Decreto de Urgencia no contempla una modificación del Anexo 5 del Contrato de Concesión AIJCH ni de la regla para el ajuste de las tarifas. Por lo tanto, este parámetro no se alteraría con el presente Decreto de Urgencia.

3. Ingresos

Son los flujos que percibe el Concesionario por la explotación del aeropuerto. Al respecto, el numeral 2.6 del Contrato de Concesión AIJCH señala:

"Ingresos Brutos" significará todo ingreso del Concesionario y las Filiales descontando el Impuesto General a las Ventas o el impuesto que lo sustituya, que afecta el valor agregado de sus operaciones de venta, prestación de servicios o contratos de construcción, percibido o devengado, lo que ocurra primero, sobre bases contables de acuerdo a los Procedimientos de Contabilidad aplicables en el Perú, por todas las fuentes de ingreso provenientes de cualquier actividad, operación, negocio, ventas y/o prestación de servicios realizados en el Aeropuerto o con relación al mismo, salvo y sujeto a lo dispuesto en el Anexo 5."

El Decreto Supremo no modifica los ingresos generados por la explotación del aeropuerto. En ese sentido, el Decreto de Urgencia no afectaría los ingresos que percibe el concesionario.

4. Inversión

El Contrato de Concesión AIJCH establece los compromisos de inversión a cargo del Concesionario en dos periodos:

- i) Periodo Inicial (desde el inicio de la concesión al 2008) y
- ii) Periodo Remanente (desde 2009 al fin de la concesión en el 2041).

Las inversiones del Periodo Remanente se han comprometido para el desarrollo del proyecto de ampliación del AIJCH, la construcción de la segunda pista de aterrizaje y despegue, nueva torre de control, el Nuevo Terminal de pasajeros, la planta de combustible, nuevas plataformas y elementos conexos. A estos efectos, el Concesionario a través del Acta de Acuerdo suscrito el 29 de abril de 2022, se comprometió a invertir un monto estimado global de US\$ 1,600 millones de dólares americanos.

5. Pólizas de Seguros

Estas se encuentran reguladas en las Cláusula Veinte del Contrato de Concesión AIJCH, en el que se establece el procedimiento, características y demás regulación referida a la adquisición y mantenimiento de los seguros, de acuerdo a lo siguiente:

"20.1. Seguro de Responsabilidad de Trabajadores y Empleadores. El Concesionario deberá cumplir con todas las leyes y reglamentos sobre responsabilidad y seguros de trabajadores y empleadores del Perú.

20.2. Seguro de Responsabilidad y de Propiedad. Durante la vigencia del presente Contrato, el Concesionario tomará y mantendrá en vigor los siguientes seguros, y obtendrá los endosos necesarios para que el Concedente o quien éste designe, sea considerado como el beneficiario en las respectivas pólizas contratadas con aseguradoras aprobadas por OSITRAN a fin de que destine, en su caso, el producto de la indemnización del seguro al Aeropuerto: 20.2.1 Un seguro que cubra el costo de reemplazo, las construcciones, maquinaria y equipo del Aeropuerto. La contratación de las pólizas pertinentes deberá adecuarse a la naturaleza de cada bien. Las coberturas serán cuando menos las siguientes: daños parciales o totales por agua, terremoto, incendio, explosión, guerra, terrorismo, vandalismo, conmoción civil, robo, hurto y apropiación ilícita. 20.2.2 Una póliza de cobertura amplia por responsabilidad civil por daños a Personas y bienes y responsabilidad pública con cobertura por concepto de defunción, daño, pérdidas o lesiones que puedan sufrir bienes o personas. La cobertura deberá incluir una cláusula de responsabilidad civil por medio de la cual se garantice una indemnización por cada una de las Partes de acuerdo con la definición de "asegurado", como si se hubiere emitido una póliza separada para cada uno de ellos. Como límite mínimo asegurado se establece la suma de Diez Millones de Dólares (US\$10'000,000) por cada siniestro o evento cubierto por las pólizas pertinentes. 20.2.3 Una póliza de cobertura amplia por responsabilidad civil de operadores de aeropuertos, por daños a personas y bienes y responsabilidad pública con cobertura por concepto de defunción, daño, pérdidas o lesiones que puedan sufrir bienes o personas, incluidos los daños que pueda generarse, según las responsabilidades establecidas en el Anexo 3 del presente contrato. La cobertura deberá incluir una cláusula de responsabilidad civil por medio de la cual se garantice una indemnización por cada una de las partes de acuerdo con la definición de "asegurado", como si se hubiere emitido una póliza separada para cada uno de ellos. Como límite mínimo asegurado se establece la suma de Diez Millones de Dólares (US\$10'000,000) por cada siniestro o evento cubierto por las pólizas pertinentes".

De este modo, el Decreto de Urgencia no modifica las coberturas con las que cuentan los bienes y la operación de la concesión, debido a que no es la finalidad de su naturaleza

Asimismo, debido a que las primas, que representan el costo del seguro, dependen del nivel de riesgo que genere un siniestro y el histórico de siniestros, su monto no depende de la utilización temporal y parcial de la Retribución al Estado para la construcción de la nueva vía interna que conecten el Nuevo Terminal con los Puentes Modulares.



6. Costos de las Fianzas a favor del Concedente

Son las primas y costos de las fianzas que respaldan el cumplimiento de las obligaciones del concesionario bajo el Contrato de Concesión AIJCH, incluyendo el pago de la cláusula penal descrita en la cláusula 5.8 del referido contrato. En la Cláusula Primera "Definiciones" se establece la definición de dicha garantía como se muestra a continuación:

1.21. "Garantía de Fiel Cumplimiento" significará una carta fianza irrevocable o una carta de crédito irrevocable que el Concesionario entregará al Concedente a fin de garantizar el cumplimiento de sus obligaciones establecidas en el presente Contrato

La Garantía de Fiel Cumplimiento se sujeta a los lineamientos establecidos en el Anexo 13 del Contrato de Concesión AIJCH, es por la suma de US\$30'000,000.00 (treinta millones de dólares de los Estados Unidos de América) y podrá ser reducida gradualmente en proporción directa a la inversión efectuada en Mejoras Obligatorias por el Concesionario hasta alcanzar la suma de US\$10'000,000.00 (Diez millones de dólares de los Estados Unidos de América), previa verificación de la ejecución de las mismas por OSITRAN. La Garantía de Fiel Cumplimiento nunca podrá ser inferior a la suma de US\$10'000,000.00 (Diez Millones de dólares de los Estados Unidos de América) durante la vigencia de la concesión.

El Decreto de Urgencia no modifica los montos de las garantías ni su regulación en el Contrato de Concesión AIJCH. En ese sentido, el Decreto de Urgencia no afectaría las garantías otorgadas por el concesionario a favor del concedente.

7. Costo de operación y mantenimiento

8.

El Contrato de Concesión AIJCH comprende la explotación del aeropuerto, así como el proyecto de ampliación del Nuevo Terminal de pasajeros y la segunda pista de aterrizaje, teniendo una naturaleza de concesión autofinanciada.

El numeral 2.1 de la Clausula Segunda del Contrato de Concesión, establece lo siguiente:

2.1 Otorgamiento de la Concesión. *El Concedente por el presente Contrato otorga al Concesionario, con sujeción a lo dispuesto en sus estipulaciones, el Aprovechamiento Económico de los Bienes de la Concesión y demás derechos descritos en el presente Contrato. En virtud de la Concesión, el Concesionario será responsable de la operación del Aeropuerto (excluyendo el mantenimiento de aquellos servicios y funciones del Aeropuerto no otorgados en Concesión), de la asignación de slots para aterrizaje y despegue, de la prestación de los Servicios Aeroportuarios, y de aquellos Servicios de Aeronavegación a su cargo, conforme al Anexo 3 del presente Contrato, del diseño y construcción de las Mejoras, y de la reparación, conservación y mantenimiento de los Bienes de Concesión, de conformidad con los Estándares Básicos y los Requisitos Técnicos Mínimos, durante la Vigencia de la Concesión.*

Ahora bien, corresponde señalar que la construcción de las nuevas vías internas que conectarán con los Puentes Modulares no altera del costo de mantenimiento programado por el Concesionario, debido que, este costo será asumido temporalmente a través del descuento de la retribución indicada (toda vez que la construcción de tal vía alternativa no estaba prevista para el ejercicio 2024 ni es exigible al concesionario), con cargo a que sea devuelta en su



totalidad por el concesionario al concedente a más tardar, en la oportunidad en la que el Puente Santa Rosa entre en operación.

9. Retribución

Los numerales 1.42 y 1.52 de la Cláusula Primera del Contrato de Concesión AIJCH, definen a la "Retribución" como la contraprestación económica que el concesionario está obligado a pagar a favor del concedente, como se muestra a continuación:

1.52. **"Retribución"** significará el monto a ser pagado trimestralmente, de acuerdo al año calendario, al Concedente a través de OSITRAN, por el Concesionario, y que será la cantidad mayor de las siguientes: (a) el resultado de aplicar el Porcentaje a los Ingresos Brutos del trimestre correspondiente, o (b) US\$3'000,000.00 (tres millones de Dólares) por cada trimestre durante los primeros tres (3) años de Vigencia de la Concesión, US\$3'500,000.00 (tres millones quinientos mil Dólares) por cada trimestre durante los años cuarto, quinto y sexto de Vigencia de la Concesión, y US\$3'750,000.00 (tres millones setecientos cincuenta mil Dólares) por cada trimestre durante los años séptimo y octavo de Vigencia de la Concesión. A partir del noveno año de Vigencia de la Concesión OSITRAN calculará esta cantidad mínima de modo que sea igual en valores constantes a US\$3'750,000.00 (tres millones setecientos cincuenta mil Dólares) trimestrales, ajustados de acuerdo al índice de precios al consumidor de los Estados Unidos de Norteamérica (Consumer Price Index), publicado por el Departamento de Estadísticas Laborales (the Bureau of Labor Statistics), sobre bases anuales acumulativas. Durante el primer y último Año de Concesión deberá efectuarse un pago proporcional a los días transcurridos hasta el último día de cada uno de esos años, a efectuarse precisamente el último Día Útil del mes inmediatamente siguiente de cada uno de esos años.

1.48 **"Porcentaje"** significará el porcentaje ofrecido por el adjudicatario de acuerdo a las Bases, es decir el 46.511% por ciento de los Ingresos Brutos.

10. Análisis de equilibrio económico financiero

El Equilibrio Económico Financiero de un contrato de Asociación Público Privada busca la proporcionalidad que existe entre las obligaciones (costos) y derechos (beneficios) de cada una de las partes, en el momento de suscribir el contrato de APP. Es decir, implica la existencia de una equivalencia entre los derechos y Obligaciones de las partes (Concedente y Concesionario).²³

²³ LINEAMIENTOS PARA EL DISEÑO DE CONTRATOS DE ASOCIACIÓN PÚBLICO PRIVADA (MEF, 2019)
9. RESTABLECIMIENTO DE EQUILIBRIO ECONÓMICO-FINANCIERO

9.1 EQUILIBRIO ECONÓMICO-FINANCIERO

A. Alcance: El Contrato parte de la premisa de que las obligaciones y las responsabilidades asignadas a las partes se hallan en equilibrio al momento de su suscripción. En este sentido, el Contrato solo puede incorporar una cláusula de restablecimiento del equilibrio económico-financiero frente a cambios en las normas aplicables al mismo, que por tratarse de un factor externo no podría haber sido incorporado por el concesionario en su propuesta económica, generando un impacto relevante en los costos e ingresos del proyecto.

En el Contrato de Concesión AIJCH, las partes reconocieron que, a la fecha de su suscripción, se encontraban en una situación de Equilibrio Económico y Financiero en términos de derechos, responsabilidad y riesgos asignados a las partes.

La suscripción del Decreto de Urgencia respeta la naturaleza del Contrato de Concesión AIJCH, todas las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas y el equilibrio económico financiero de las prestaciones a cargo de las Partes.

A fin de constatar si el Decreto de Urgencia alteraría el Equilibrio Económico Financiero, en los numerales previos se analizaron los parámetros que afectarían el mismo, los que se resumen en la siguiente Tabla:

Tabla N° 1
Principales parámetros para considerar en el Equilibrio Económico Financiero

Parámetro	Descripción	Cláusula
Plazo contractual	• 40 años contados desde la fecha de Cierre del Contrato de Concesión. • Prórroga: 10 años adicionales en tres ocasiones, sujeto a cumplimiento de las obligaciones establecidas en el Contrato de Concesión. • El Plazo máximo de la Concesión: 60 años. • No afectaría el plazo	• Cláusula 3.1. (p. 19) • Cláusula 3.2. y 3.3. (p. 19-20) • Cláusula 3.4. (p. 20)
Tarifas	• Las tarifas se ajustan a partir del noveno año de vigencia de concesión, para el reajuste de las tarifas de servicios bajo regulación tarifaria (TUUA, mangas, estacionamiento, infraestructura y servicios relacionados al transporte de carga, y de aterrizaje/despegue nacional e internacional) • Se aplicará la fórmula $RPI - X$. • La revisión se realizará cada cinco años. • No afectaría la tarifa	Anexo 5, apéndice 2
Ingresos	• La recaudación de ingresos depende de las actividades propias del Aeropuerto. • No afectaría a los ingresos	Cláusula 1.2
Inversión	• Es el compromiso del Concesionario en la ejecución de la Segunda Pista y el Nuevo terminal de Pasajeros. • La inversión correspondiente a la VIA NUEVA se está adelantando en función de la necesidad de dotar de accesos internos para la conectividad entre el Nuevo Terminal y los Puentes Modulares.	• Clausula 5.6.2 • Anexo 6

9.2 PRINCIPALES REGLAS

A. Declaración de equilibrio económico-financiero: La cláusula incorpora la declaración por las partes de que estas se hallan en una situación de equilibrio económico-financiero respecto de sus derechos, responsabilidades y riesgos que se les han asignado. Esto es porque las partes contratan voluntariamente entre ellas y con pleno conocimiento de las obligaciones que están asumiendo.

Pólizas de seguros	• El Contrato de Concesión AIJCH regula el procedimiento de contratación, vigencia, costo de las primas de las pólizas y coberturas de los seguros. • No afectaría a la cobertura de seguros	Cláusula 10.1
Costo de las Garantías	• El costo de las primas y el costo de las coberturas dependen del monto a garantizar, los mismo que se encuentran establecidos en el Contrato de Concesión (Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión) • No afectaría al costo de garantías	Cláusula 10.1
Costo de operación y mantenimiento	• El costo del mantenimiento de las vías internas no afecta al mantenimiento programado por el Concesionario. • No afectaría su operación y mantenimiento	Cláusula 2.1
Retribución al Estado (factor de competencia)	• El porcentaje de la Retribución asciende al 46.511% de los ingresos brutos de la Concesión. • Se está postergando el pago de una parte de una Retribución de un trimestre.	• Cláusula 1.48. • Cláusula 1.52

Fuente: Contrato de Concesión AIJCH. Elaboración propia. 2024.

De la revisión preliminar a los parámetros económicos financieros antes expuestos, no se tendría un impacto en estos, y por ende en el equilibrio económico financiero del Contrato de Concesión. Sin perjuicio de ello, de manera previa a la suscripción de la modificatoria contractual, corresponde que el Concedente evalúe y sustente el impacto sobre los parámetros económicos financieros, a fin de asegurar que la medida mantiene el equilibrio económico financiero del Contrato de Concesión. Del mismo modo, se tiene que las medidas previstas en la presente norma no afectan las condiciones de competencia del Proceso de Promoción.

4.4 Análisis de modificaciones y/o cambios en los principales parámetros económicos y financieros del Contrato de Concesión de la Línea 2 del Metro producto de las medidas propuestas

4.4.1 Parámetros económico-financieros del Contrato de Concesión de la Línea 2 del Metro

Respecto a la propuesta de Decreto de Urgencia para aplicar reglas especiales de modificación contractual, para que de manera conjunta con la Sociedad Concesionaria Metro de Lima Línea 2 S.A., el Concedente pueda modificar el referido Contrato de Concesión, a efectos de viabilizar la modificación de la secuencia constructiva que permita el "Paso en Lleno" en la Estación E-13: "Estación Central", corresponde realizar el análisis detallado del impacto sobre el proyecto.

Parámetro	Descripción	Afectación
Plazo de la Concesión	La cláusula 4.1 de la Sección IV del Contrato de Concesión señala que el plazo de concesión es de 35 años, contado desde la fecha de cierre.	• No se afectaría. • No disminuye ni incrementa el plazo de la concesión • La suscripción de la modificación contractual para el cambio de la secuencia constructiva, bajo la aplicación de reglas especiales diferentes al

		procedimiento regular, mitigará el riesgo de ampliación de plazo por los eventuales retrasos en la construcción producto del no otorgamiento de las autorizaciones para la construcción de la Estación E-13.
Tarifas	• Contraprestación económica que el concesionario cobrará al usuario por la prestación del Servicio sin incluir los impuestos que resulten aplicables a partir del día siguiente de fecha de suscripción del Acta de Conformidad de Operación. • Se aplican las disposiciones de las cláusulas 9.18 a 9.25 del Contrato de Concesión.	• No se afectaría. • No se prevé incrementos tarifarios.
Ingresos	• Flujos que percibe el Concesionario por el cobro de la Tarifa, así como, el pago por obras, pago por material rodante, entre otros, de acuerdo con lo indicado en la Sección I – Antecedentes y Definiciones del Contrato de Concesión. • Dicho reconocimiento de las inversiones será a través del mecanismo de Pago por Obras (PPO)	• Si se afectaría. • El sobrecosto de las inversiones por el cambio constructivo será reconocido al concesionario a través del PPO. • Evitar la paralización en la E-13 permitiría culminar la etapa 1-B evitando mayores retrasos a los ya existentes, frente al escenario sin DU.
Inversiones	• La Sección I – Antecedentes y Definiciones señala las definiciones de las inversiones consideradas para el proyecto. • Las Inversiones Obligatorias comprenden la elaboración de los EDI, la ejecución de las Obras y la Provisión de Material Rodante para la Etapa correspondiente, así como las Inversiones de la Tercera Etapa, a cargo del concesionario en los términos previstos en el presente Contrato. • Las Inversiones Adicionales son aquellas inversiones cuya ejecución puede ser propuesta por cualquiera de las Partes y decidida durante el período de Concesión por el concedente, mediante modificación contractual. Las Inversiones Adicionales deberán estar relacionadas directamente con los Niveles de Servicio que el concesionario prestará en virtud del presente Contrato y de conformidad con las Leyes y Disposiciones Aplicables. • Las Inversiones opcionales son aquellas que sin ser indispensables para la operatividad de la Concesión y no encontrándose contemplados en las Especificaciones Técnicas Básicas el concesionario podrá realizar, a su costo y riesgo, con la finalidad de prestar Servicios Opcionales demandados por los Usuarios, para lo cual deberá contar previamente con la aprobación del concedente y con la opinión del Regulador.	• Si se afectaría. • El Concesionario deberá ejecutar un sobrecosto por el cambio de secuencia constructiva de las obras comprendidas en las Inversiones Obligatorias.

	Las Inversiones de la Tercera Etapa comprenden la elaboración de los EDI para la Provisión de Material Rodante, Equipamiento de Sistema embarcado y las actualizaciones que resulten necesarias para el Proyecto, a cargo del concesionario, requeridas por el incremento de demanda conforme a lo indicado en el literal d) de la cláusula 6.24, las mismas que deberán ser ejecutadas conforme a las condiciones establecidas en el Apéndice 3 del Anexo 7 del Contrato.	
Garantías a favor del Concedente (Garantías de Fiel Cumplimiento o)	- Primas y costos de las fianzas emitidas que respaldan el cumplimiento de las obligaciones del Concesionario - Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión: carta fianza bancaria otorgada a favor del concedente, que deberá presentar el concesionario para garantizar el cumplimiento de todas las obligaciones contractuales. Dicha garantía no cubre las obligaciones contractuales que se encuentren respaldadas por la garantía de Fiel Cumplimiento de Obras o por la Garantía de Fiel Cumplimiento de Provisión de Material Rodante, una vez que éstas hayan sido entregadas. - Garantía de Fiel Cumplimiento de Obras: carta fianza bancaria que deberá presentar el concesionario a más tardar al inicio de la Fase de Ejecución de Inversiones Obligatorias y mantenerse vigente hasta 6 meses adicionales a la aceptación y culminación de la totalidad de las Obras a favor del concedente, para garantizar, entre otras obligaciones, la correcta ejecución de las Obras. - Garantía de Fiel Cumplimiento de Provisión de Material Rodante: carta fianza bancaria que deberá presentar y mantener vigente el concesionario, a fin de garantizar, entre otras obligaciones, la correcta Provisión de Material Rodante.	- No se afectaría. - De acuerdo con el Contrato de Concesión, no habría afectación en tanto que los montos de la Carta Fianza de Cumplimiento de Obras no están indexados al importe de las inversiones obligatorias, pero sí al calendario de ejecución de obras. - Suscribir la adenda de "Paso en Lleno", el cambio de la secuencia constructiva, bajo la aplicación de reglas especiales diferentes al procedimiento regular, permitiría reducir costos de garantías puesto que se evitarían más retrasos en la ejecución de las inversiones y a su vez, menores costos por las garantías las cuales eventualmente serían reclamadas por el Concesionario.
Garantías a favor del Concesionario o	De acuerdo con lo estipulado en las cláusulas 11.7 y 11.8 del Contrato de Concesión, se garantiza el Derecho de subsanación de los Acreedores Permitidos.	No se afectaría.
Pólizas de Seguro	Sección XII: Régimen de Seguros y Responsabilidad del Concesionario señala el procedimiento, características y todos los aspectos	- Sin afectación - El beneficiario de la póliza será el Concesionario, que estará obligado a destinar de inmediato los fondos obtenidos en la reconstrucción,

	referidos a la contratación y mantenimiento de seguros. • Los costos se reflejan en las primas y costos de las coberturas de los seguros que debe adquirir y mantener en vigor el Concesionario a fin de proteger los Bienes de la Concesión.	reparación y/o sustitución de los Bienes de la Concesión, en el menor plazo posible.
Costos de O&M	La concesión ha sido otorgada para el diseño, financiamiento, construcción, Equipamiento Electromecánico, Equipamiento de Sistema y Provisión de Material Rodante, operación y mantenimiento del Proyecto Línea 2 y Ramal Av. Faucett – Av. Gambetta de la Red Básica del Metro de Lima y Callao, y por su naturaleza es una concesión cofinanciada.	• Si se afectaría. • Con DU: El cambio en la secuencia constructiva, bajo la aplicación de las reglas especiales del Decreto de Urgencia, permitiría que la etapa 1B inicie operaciones sin mayores retrasos. • Sin DU: El cambio en la secuencia constructiva, bajo la aplicación del procedimiento regular, traería como consecuencia que la etapa 1B inicie operaciones con un retraso producto del tiempo que toma el procedimiento regular de modificación contractual.

Elaboración propia MTC

De acuerdo con el análisis preliminar de parámetros económicos financieros, en el “Escenario Con Decreto de Urgencia”, únicamente se afectarían los parámetros “Ingresos”, “Inversiones” y “Costos de O&M”, el resto de los parámetros no se verían afectados, y por ende no habría una afectación al equilibrio económico financiero del Contrato de Concesión. Sin perjuicio de ello, de manera previa a la suscripción de la modificatoria contractual, corresponde que el Concedente evalúe y sustente el impacto sobre los parámetros económicos financieros, a fin de asegurar que la medida mantiene el equilibrio económico financiero del Contrato de Concesión. Del mismo modo, se tiene que las medidas previstas en la presente norma no afectan las condiciones de competencia del Proceso de Promoción.

4.4.2 Equilibrio económico – financiero

El equilibrio económico-financiero de un contrato de asociación público-privada, busca la proporcionalidad que existe entre las obligaciones (costos) y derechos (beneficios) de cada una de las partes, en el momento de suscribir el contrato de APP. Es decir, implica la existencia de una equivalencia entre los derechos y obligaciones de las partes (concedente y concesionario).

Es por ello, que, al momento de la suscripción del contrato de concesión, las partes reconocen que el mismo se encontraba en una situación de equilibrio económico financiero en términos de derechos, responsabilidad y riesgos asignados a las partes.

Igualmente, la Resolución Directoral N° 001-2019-EF/68.01, que aprueba los Lineamiento para el Diseño de Contratos de Asociación Público Privada, establece el alcance del equilibrio económico financiero, precisando que el contrato parte de la premisa de que las obligaciones y las

responsabilidades asignadas a las partes se hallan en equilibrio al momento de su suscripción.

En línea con lo anterior, se concluye que, una adecuación contractual debe mantener el equilibrio económico del contrato de asociación público-privada, para que exista así una equivalencia entre los derechos y obligaciones asumidos por la sociedad concesionaria y el concedente.

El objetivo del modelo económico financiero es analizar el impacto de la variación de un parámetro económico financiero en el equilibrio económico del proyecto durante el plazo remanente de la concesión.

En un escenario "Sin Decreto de Urgencia", se generarían sobrecostos por la paralización de la tuneladora y de la planta de dovelas, dado que para que se pueda dar la secuencia constructiva "Paso en Vacío", primero tiene que construirse la Caja de la E13.

En un escenario optimista, en caso la MML otorgue las autorizaciones el 1 de abril del 2024, primero tendría que construirse la caja de la E13, cuyo plazo de construcción es de 1 año, es decir, la Tuneladora estaría paralizada un año.

Comparativo del costo de la paralización de la TBM-1 en la E-13 y la alternativa de "Paso en Lleno"

	Paso en Lleno por E-13	Paralización de la TBM-1	
Monto USD	3,625,114.92 ²⁴	Sobrecosto por StandBy – TBM-1 ²⁵	17,574,883.20
		Sobrecosto paralización planta dovelas ²⁶	809,532.90
USD TOTAL (sin IGV)	3,625,114.92 **	18,384,416.10 ²⁷	

** El sobrecosto por reconocer al Concesionario por el "Paso en Lleno" asciende a US\$ 3,625,114.92 (sin IGV), el cual incluyendo el IGV asciende a US\$ 4,277,635.61.

Cabe precisar que, el sobrecosto incurrido por el concesionario producto de la paralización de la tuneladora – indicado en el cuadro precedente - puede incrementar en el escenario "Sin Decreto de Urgencia", en caso la MML no otorgue las autorizaciones en el mes de abril del 2024

De otro lado, en un escenario pesimista, se tendrían las autorizaciones en el próximo gobierno municipal (31 de diciembre de 2026), un año posterior se tendría implementada la caja de la Estación E-13, en este caso se tendría un desfase de 35 meses (1050 días) contados desde el 1 de abril del 2024 hasta el 31 de diciembre del 2027 (año en que se culminaría la implementación de la caja de la Estación E-13). Dicho escenario generaría un sobrecosto de USD 43, 937, 208.00 (cuarenta y tres millones

²⁴ Presupuesto tomado en función a las comunicaciones del Concesionario: ML2-SPV-CARTA-2024-0389 y ML2-SPV-CARTA-2024-0410. Este costo refleja el presupuesto de paso en lleno (sin IGV) aplicable para la E-13 "Estación Central".

²⁵ Se asume que la MML emite la autorización en abril de 2024 y se inicia la ejecución de la Estación E-13 (1 año de ejecución), así la tuneladora puede reiniciar recorrido "en vacío" dentro de los 14 meses siguientes. Monto comunicado por el Concesionario por ML2-SPV-CARTA-2023-2684, y revisado por ATU mediante documento Informe N° D-000285-2023-ATU/DI-SITF. Paralización de 420 días aproximadamente.

²⁶ Se asume que la Planta de Dovelas paralizará actividades al quinto mes de la paralización de la TBM-1 y reanuda sus actividades 2 meses después del reinicio de las actividades de la tuneladora. Paralización de 320 días siempre que la ejecución de las obras de la Estación E-13 se inicie en abril de 2024.

²⁷ Este monto no incluye costos generales adicionales, costos de financiamiento, entre otros.

novecientos treinta y siete mil doscientos ocho con 00/100 dólares americanos).²⁸

Es preciso señalar que, en caso se opte por compensar al Concesionario por la paralización de la TBM-1, el costo sería más elevado pues el presupuesto mostrado no considera gastos generales, costos y costas y otros de incidencia financiera (por el retraso de cobro de PPO, RPI y RPMO).

A. Metodología

Para evaluar un posible impacto en el equilibrio económico financiero del Contrato de Concesión de la Línea 2, como consecuencia de las medidas del Decreto de Urgencia, se utilizará la metodología que compara el valor actual neto de los flujos de caja financieros descontados a la tasa *Ke* (costo de capital) en los escenarios con y sin Decreto de Urgencia.

La metodología señalada permitirá evaluar el posible impacto en el equilibrio económico financiero del contrato de concesión, obteniendo el diferencial entre VAN con Decreto de Urgencia menos el VAN sin Decreto de Urgencia:

- **Diferencial ≤ 0 .** Si el resultado es menor o igual a cero (0), se determina que la aplicación exclusiva de las reglas especiales establecidas en el Decreto de Urgencia, a efectos que las partes modifiquen el Contrato de Concesión, según se plantea en el referido decreto, no modifica equilibrio económico financiero del Contrato de Concesión, ya que no colocan a la sociedad concesionaria en una mejor posición.
- **Diferencial > 0 .** Cuando el valor obtenido es mayor a cero (0) se asume que la aplicación exclusiva de las reglas especiales establecidas en el Decreto de Urgencia, a efectos que las partes modifiquen el Contrato de Concesión, según se plantea en el referido decreto, modifica el equilibrio económico financiero del Contrato de Concesión.

Sin bien es cierto en el escenario "Con Decreto de Urgencia" los ingresos recibidos por el concesionario incrementan en USD 3,625,114.92 sin IGV, por el pago realizado por el Concedente, producto de los sobrecostos derivados por el cambio de la secuencia constructiva "Paso Lleno"; sin embargo, los costos asumidos por el concesionario también se incrementan en la misma proporción, sumado a ello, la no afectación de los demás parámetros relevantes del proyecto, garantizaría la no afectación al equilibrio económico financiero, en tanto que los ingresos adicionales que el Concesionario percibirá, calzará con los sobrecostos que estarían asumiendo por el cambio de la secuencia constructiva.

En ese sentido, de acuerdo con el ítem anterior, se observa que el resultado esperado del escenario "Con" Decreto de Urgencia originará un VANF igual al del VANF "Sin" Decreto de Urgencia.

En base al análisis presentado en los párrafos anteriores, se verifica que, como resultado de la habilitación legal para aplicar las reglas especiales descritas en los artículos 2 y 3 del Decreto de Urgencia, a efectos que las

²⁸

Considerando un costo de paralización /día de la TBM-1 de USD 41,844.96.

partes modifiquen el Contrato de Concesión, según se plantea en el Decreto de Urgencia, permitiendo el cambio de secuencia constructiva de "Paso en Vacío" a "Paso en Lleno", el Concesionario no se encuentra en una mejor posición respecto a su situación con el contrato original (sin adecuación contractual), motivo por el cual se afirma que el equilibrio económico financiero de la concesión se mantiene.

4.5 Análisis sobre los recursos presupuestales.

A nivel Pliego 036 Ministerio de Transportes y Comunicaciones:

El Pliego MTC, ha evaluado los saldos disponibles en la fuente de financiamiento Recursos Ordinarios, conforme a lo comunicado por la UE 001 MTC-Administración General, se verifica la disponibilidad de recursos hasta por la suma de S/ 16 682 779,00 en la genérica de gasto 26: ADQUISICION DE ACTIVOS NO FINANCIEROS, con cargo a la Inversión con CUI 2045273. CONCESIONES PORTUARIAS. El resumen de los saldos de las inversiones se muestra en el siguiente cuadro:

Fuente de Financiamiento 1: RECURSOS ORDINARIOS
Pliego 036: MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

UNIDAD EJECUTORA	PIA	PIM	Certificación	Devengado	Proyección a Diciembre		Saldos	
					Certificado	Devengado	Certificado	Devengado
0047: ACCESO Y USO ADECUADO DE LOS SERVICIOS PUBLICOS DE TELECOMUNICACIONES E INFORMACION ASOCIADOS	429,970,809	434,940,933	378,028,075	43,872,222	56,912,858	391,068,711	0	0
0136: REDUCCION DEL COSTO, TIEMPO E INSEGURIDAD EN EL SISTEMA DE TRANSPORTE	9,125,269,016	9,222,413,309	7,464,125,294	2,067,188,897	1,741,605,236	7,138,541,633	16,682,779	16,682,779
0148: REDUCCION DEL TIEMPO, INSEGURIDAD Y COSTO AMBIENTAL EN EL TRANSPORTE URBANO	1,054,047,035	1,056,479,102	1,055,652,808	369,841,061	826,294	686,638,041	0	0
9001: ACCIONES CENTRALES	507,473,924	416,829,535	377,062,711	59,520,333	39,736,824	357,309,202	0	0
9002: ASIGNACIONES PRESUPUESTARIAS QUE NO RESULTAN EN PRODUCTOS	544,916,691	532,520,476	373,214,607	112,491,327	159,305,868	420,029,149	0	0
TOTAL	11,661,677,475	11,663,183,355	9,648,113,495	2,652,913,840	1,998,387,081	8,993,586,736	16,682,779	16,682,779

(*) Al 03 de mayo de 2024

Fuente de Financiamiento 1: RECURSOS ORDINARIOS
Pliego 036: MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

GENERICA DE GASTO	PIA	PIM	Certificación	Devengado	Proyección a Diciembre		Saldos	
					Certificado	Devengado	Certificado	Devengado
5-21: PERSONAL Y OBLIGACIONES SOCIALES	278,516,898	284,702,399	269,681,756	81,528,807	15,040,643	203,173,592	0	0
5-22: PENSIONES Y OTRAS PRESTACIONES SOCIALES	71,102,423	72,808,303	71,100,673	23,234,967	1,507,630	49,373,336	0	0
5-23: BIENES Y SERVICIOS	3,266,978,220	3,217,873,200	2,996,790,527	1,089,477,431	221,062,673	2,128,395,769	0	0
5-24: DONACIONES Y TRANSFERENCIAS	36,184,971	37,006,253	36,447,801	36,378,319	558,452	627,934	0	0
5-25: OTROS GASTOS	57,707,516	62,041,884	52,526,310	10,874,505	9,515,574	51,167,379	0	0
6-24: DONACIONES Y TRANSFERENCIAS	113,083,520	128,312,655	12,697,306	12,697,306	115,615,349	115,615,349	0	0
6-26: ADQUISICION DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	7,840,103,927	7,860,638,681	6,208,889,123	1,398,722,505	1,635,066,759	6,445,233,377	16,682,779	16,682,779
TOTAL	11,661,677,475	11,663,183,355	9,648,113,495	2,652,913,840	1,998,387,081	8,993,586,736	16,682,779	16,682,779

(*) Al 03 de mayo de 2024

En ese sentido, la presente medida se financiará con cargo al presupuesto institucional de las entidades involucradas, sin demandar recursos adicionales al Tesoro Público, toda vez que el financiamiento se realizará en el marco de lo establecido en el Artículo 11 de la Ley de Presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal 2024.

A nivel Unidad Ejecutora 001 MTC-Administración General:

Se ha previsto que el monto de S/ 16,682,778.88 se habilitará del proyecto "2045273. CONCESIONES PORTUARIAS" el cual tiene un saldo que permite cubrir la necesidad del proyecto Línea 2 de acuerdo con el siguiente detalle:

Función Programática del proyecto habilitador

PROGRAMA_PPTAL	PRODUCTO_PROYECTO	ACT_OBRA_ACCION	FUNCION	DIVISION_FUNCIONAL	GRUPO_FUNCIONAL	SEC_FUNC	Finalidad	Departamento	Provincia	Distrito	Unidad de medida	Meta física
0138. REDUCCION DEL COSTO, TIEMPO E INSEGURIDAD EN EL SISTEMA DE TRANSPORTE	2045273. CONCESIONES PORTUARIAS	4000132. INSTALACION DE INFRAESTRUCTURA PORTUARIA	15. TRANSPORTE	035. TRANSPORTE HIDROVIARIO	0071. PUERTOS Y TERMINALES FLUVIALES Y LACUSTRES	28	0141834. PPO- NUEVO TERMINAL PORTUARIO YURIMAGUAS	LIMA	LIMA	LIMA	INFORME	4

CRONOGRAMA MENSUALIZADO DEL PROYECTO HABILITADOR

PIM	ENE-ABR	MAY-OCT	NOVIEMBRE	DICIEMBRE	TOTAL	SALDO DISPONIBLE (PIM - PROG.)
33,301,841	0	0	900,000	15,719,062	16,619,062	16,682,779

De esta manera, el proyecto Línea 2, en el CUI 2233850 "Construcción de la Línea 2 y Ramal Av. Faucett-Gambetta de la Red Básica del Metro de Lima y Callao, Provincias de Lima y Callao, Departamento de Lima", producto del costo del paso en lleno de la TBM1 por la estación E-13 (ítem (i) del numeral 3.2 del artículo 3 del Decreto de Urgencia) se desarrolla en el siguiente cuadro:

Función Programática del proyecto por habilitado

PROGRAMA_PPTAL	PRODUCTO_PROYECTO	ACT_OBRA_ACCION	FUNCION	DIVISION_FUNCIONAL	GRUPO_FUNCIONAL	SEC_FUNC (*)	Finalidad	Departamento	Provincia	Distrito	Unidad de medida	Meta física
0148. REDUCCION DEL TIEMPO, INSEGURIDAD Y COSTO AMBIENTAL EN EL TRANSPORTE URBANO	2233850. CONSTRUCCION DE LA LINEA 2 Y RAMAL AV. FAUCETT-GAMBETTA DE LA RED BASICA DEL METRO DE LIMA Y CALLAO PROVINCIAS DE LIMA Y CALLAO, DEPARTAMENTO DE LIMA	4000173. CONSTRUCCION DE INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA	15. TRANSPORTE	036. TRANSPORTE URBANO	0074. VIAS URBANAS		Paso en Lleno en la Estación E-13 del Proyecto Línea 2	LIMA	LIMA	LIMA	INFORME	2

(*) Por definir.

CRONOGRAMA MENSUALIZADO DEL PROYECTO POR HABILITAR (Certificación, Compromiso y Devengado)

PIM	ENE-JUL	AGOSTO	SET-NOV	DICIEMBRE	TOTAL	NECESIDAD
0	0	14,047,396.86	0	2,635,382.02	16,682,778.88	16,682,778.88

Cabe precisar que las modificaciones precedentes se sujetan a las disposiciones del Subcapítulo II del Capítulo V de la Directiva General del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones, aprobada mediante Resolución Directoral N° 001-2019-EF/63.01 y sus modificatorias; y, por tanto, deberán realizar los registros correspondientes en el aplicativo informático del Banco de Inversiones.

Sobre la oportunidad de ejecución del mayor costo de las inversiones obligatorias

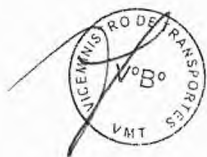
El mayor costo de las inversiones contempla la ejecución de dos conceptos: i) "paso en lleno" en la Estación E-13: "Estación Central"; y ii) Sobrecosto en la construcción de la Estación E-13: "Estación Central".

Así, dado que el sobrecosto corresponde a dos partidas cuya oportunidad de ejecución no será la misma, corresponde que el reconocimiento de estas inversiones se efectúe de manera diferida a su respectiva ejecución.

Partida del sobrecosto	Sobrecosto en Soles
Paso en Llano E-13	S/ 14,047,396.86
Sobrecosto Estación E-13	S/ 2,635,382.02
Total sobrecosto	S/ 16,682,778.88

El sobrecosto del "Paso en Llano" será ejecutado en el presente ejercicio 2024, con lo cual se mitigará el riesgo de paralización de la tuneladora. Por otro lado, dado que no se cuenta con la fecha en la cual se podrá obtener las autorizaciones municipales para la construcción de la Estación E-13, esto con efecto de presupuestar el sobrecosto correspondiente a la construcción de la Estación E-13, se ha incluido esta partida en la programación 2024, producto de la habilitación presupuestal detallada líneas arriba.

Sin perjuicio de lo señalado anteriormente, el reconocimiento de la partida de sobrecosto correspondiente a la construcción de la Estación E-13, la cual tiene probabilidad de no ser ejecutada en el presente ejercicio 2024, será efectuado con cargo a los recursos de las entidades involucradas, sin requerir solicitud de recursos al Tesoro Público.



V. ANÁLISIS DE CONSTITUCIONALIDAD Y LEGALIDAD

El numeral 19 del artículo 118 de la Constitución Política establece que corresponde al Presidente de la República "(...) Dictar medidas extraordinarias, mediante decretos de urgencia con fuerza de ley, en materia económica y financiera, cuando así lo requiere el interés nacional y con cargo de dar cuenta al Congreso. El Congreso puede modificar o derogar los referidos decretos de urgencia".

Asimismo, el artículo 74 de la Constitución prohíbe la regulación mediante Decreto de Urgencia en materia tributaria. De otro lado, el Tribunal Constitucional ha señalado en la sentencia recaída sobre el Expediente N° 00004-2011-PI/TC (Fundamento 20) que el decreto de urgencia debe responder a los siguientes presupuestos habilitantes:



- Excepcionalidad:** La norma debe estar orientada a revertir situaciones extraordinarias e imprevisibles, condiciones que deben ser evaluadas en atención al caso concreto y cuya existencia, desde luego, no depende de la "voluntad" de la norma misma, sino de datos fácticos previos a su promulgación y objetivamente identificables. Ello sin perjuicio de reconocer, tal como lo hiciera el Tribunal Constitucional español, en criterio que este Colegiado sustancialmente comparte, que "en principio, y con el razonable margen de discrecionalidad, es competencia de los órganos políticos determinar cuándo la situación, por consideraciones de extraordinaria y urgente necesidad, requiere el establecimiento de una norma" (STC N.° 29/1982, F.J. 3).
- Necesidad:** Las circunstancias, además, deberán ser de naturaleza tal que el tiempo que demande la aplicación del procedimiento parlamentario para la expedición de leyes (iniciativa, debate, aprobación y sanción), no pudiera impedir la prevención de daños o, en su caso, que los mismos devengan en irreparables.
- Transitoriedad:** Las medidas extraordinarias aplicadas no deben mantener vigencia por un tiempo mayor al estrictamente necesario para revertir la coyuntura adversa.
- Generalidad:** El principio de generalidad de las leyes que -conforme se ha tenido oportunidad de precisar en el Caso Colegio de Notarios de Lima (STC 0001-2003-AI/TC y 0003-2003-AI/TC, fundamento 6 y ss.)- puede admitir excepciones,



alcanza especial relevancia en el caso de los decretos de urgencia, pues tal como lo prescribe el inciso 19 del artículo 118° de la Constitución, debe ser el "interés nacional" el que justifique la aplicación de la medida concreta. Ello quiere decir que los beneficios que depare la aplicación de la medida no pueden circunscribir sus efectos en intereses determinados, sino por el contrario, deben alcanzar a toda la comunidad.

- e) *Conexidad:* Debe existir una reconocible vinculación inmediata entre la medida aplicada y las circunstancias extraordinarias existentes. En tal sentido, este Tribunal comparte el criterio de su homólogo español cuando afirma que la facultad del Ejecutivo de expedir decretos de urgencia no le autoriza a incluir en él "cualquier género de disposiciones: ni aquellas que por su contenido y de manera evidente, no guarden relación alguna (...) con la situación que se trata de afrontar ni, muy especialmente aquellas que, por su estructura misma, independientemente de su contenido, no modifican de manera instantánea la situación jurídica existente, pues de ellas difícilmente podrá predicarse la justificación de la extraordinaria y urgente necesidad" (STC 29/1982, F.J. 3).

Las medidas extraordinarias y los beneficios que su aplicación produzcan deben pues surgir del contenido mismo del decreto de urgencia y no de acciones diferidas en el tiempo, pues ello sería incongruente con una supuesta situación excepcionalmente delicada. (")."

De conformidad con ello, para efectos de determinar el cumplimiento de los presupuestos constitucionales corresponde verificar si el presente Decreto de Urgencia cumple con los requisitos señalados.

5.1 Requisitos formales

El Decreto de Urgencia debe contar con la rúbrica de la Presidenta de la República, el refrendo del Presidente del Consejo de Ministros, del Ministro de Economía y Finanzas, del Ministro de Transportes y Comunicaciones; y, el voto aprobatorio del Consejo de Ministros y con cargo a dar cuenta al Congreso de la República. Asimismo, se observa que el presente Decreto de Urgencia se encuentra fundamentado a través de los informes técnicos emitidos, además de estar acompañado de una exposición de motivos, por lo que se tiene por cumplido este requisito.

5.2 Requisitos sustanciales

5.2.1 La norma propuesta regula materia económica y financiera

Respecto a la materia económica y financiera que regula el Decreto de Urgencia, debemos tener presente que la Constitución Política del Perú prevé la intervención del Estado en los servicios públicos económicos y en los servicios públicos sociales dentro de un régimen económico de economía social de mercado que es compatible con el Estado social y democrático de derecho, por lo que el Estado debe ejercer sus potestades de intervención para exigir estándares mínimos de calidad en los servicios públicos, siendo responsabilidad del Estado garantizar la prestación efectiva de los servicios públicos, velando por una adecuada infraestructura de transporte.

En este extremo, el Tribunal Constitucional se ha referido a la misma en los términos siguientes:

"Por otro lado, respecto a los requisitos materiales, el máximo intérprete constitucional ha señalado que "(...) la legitimidad de los decretos de urgencia debe ser determinada sobre la base de la evaluación de criterios

endógenos y exógenos a la norma, es decir, del análisis de la materia que regula y de las circunstancias externas que justifiquen su dictado. En cuanto al primer tópico, el propio inciso 19 del artículo 118° de la Constitución establece que los decretos de urgencia deben versar sobre "materia económica y financiera".

"Este requisito, interpretado bajo el umbral del principio de separación de poderes, exige que dicha materia sea el contenido y no el continente de la disposición, pues, en sentido estricto, pocas son las cuestiones que, en última instancia, no sean reconducibles hacia el factor económico, quedando, en todo caso, proscrita, por imperativo del propio parámetro de control constitucional, la materia tributaria (párrafo tercero del artículo 74° de la Constitución). Empero, escaparía a los criterios de razonabilidad exigir que el tenor económico sea tanto el medio como el fin de la norma, pues en el común de los casos la adopción de medidas económicas no es sino la vía que auspicia la consecución de metas de otra índole, fundamentalmente sociales (...)"

En ese sentido y teniendo en consideración lo antes expuesto, el presente Decreto de Urgencia contiene medidas en materia técnica, económica y financiera, tal como se explica a continuación:

A. Sobre el nuevo acceso al Nuevo Terminal del AIJCH

En lo que corresponde a los accesos internos del AIJCH, la precitada propuesta plantea la posibilidad de suspender parcial y temporalmente, el pago de la Retribución que efectúa el Concesionario a favor del Concedente respecto de un trimestre de 2024, por un monto de 7 millones de dólares de los Estados Unidos de América (importe menor de lo que se percibe por un trimestre de la retribución).

Cabe indicar que, el porcentaje de Retribución fue el factor de competencia de carácter económico establecido en las Bases Consolidadas de la Licitación Pública Especial Internacional para la Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, considerándose como la "mejor oferta económica" aquella que ofreciese el porcentaje más alto de Retribución anual a favor del concedente.

De conformidad con el numeral 1.52 del Contrato de Concesión AIJCH, la Retribución es el monto que el concesionario paga trimestralmente, de acuerdo al año calendario, al Concedente a través de OSITRAN, calculado según lo indicado en el referido numeral.²⁹

El concesionario aporta el 46,511% de sus ingresos brutos al Estado peruano en calidad de Retribución anual.³⁰ Una parte importante de estos

29

"Retribución: significará el monto a ser pagado trimestralmente, de acuerdo al año calendario, al Concedente a través de OSITRAN, por el Concesionario, y que será la cantidad mayor de las siguientes: (a) el resultado de aplicar el Porcentaje a los Ingresos Brutos del trimestre correspondiente, o (b) US\$3'000,000.00 (tres millones de Dólares) por cada trimestre durante los primeros tres (3) años de Vigencia de la Concesión, US\$3'500,000.00 (tres millones quinientos mil Dólares) por cada trimestre durante los años cuarto, quinto y sexto de Vigencia de la Concesión, y US\$3'750,000.00 (tres millones setecientos cincuenta mil Dólares) por cada trimestre durante los años séptimo y octavo de Vigencia de la Concesión. A partir del noveno año de Vigencia de la Concesión OSITRAN calculará esta cantidad mínima de modo que sea igual en valores constantes a US\$3'750,000.00 (tres millones setecientos cincuenta mil Dólares) trimestrales, ajustados de acuerdo al índice de precios al consumidor de los Estados Unidos de Norteamérica (Consumer Price Index), publicado por el Departamento de Estadísticas Laborales (the Bureau of Labor Statistics), sobre bases anuales acumulativas. Durante el primer y último Año de Concesión deberá efectuarse un pago proporcional a los días transcurridos hasta el último día de cada uno de esos años, a efectuarse precisamente el último Día Útil del mes inmediatamente siguiente de cada uno de esos años.

30

INFORME DE GESTIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHÁVEZ (ositrان.gob.pe)

ingresos es aportado a un fideicomiso administrado por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, destinado a financiar la infraestructura de los aeropuertos regionales y expropiaciones.³¹

Es importante destacar que la suspensión temporal y parcial de la obligación de pago de la recaudación de la Retribución económica al Concedente se justifica como una medida necesaria para permitir al Concesionario avanzar en la construcción de las VÍAS INTERNAS que conectarán el Nuevo Terminal con los Puentes Modulares. Asimismo, esta suspensión no tiene impacto en el financiamiento del fideicomiso de aeropuertos regionales. En efecto, en el numeral 4.1.A de la Sección IV - ANÁLISIS DE IMPACTOS CUANTITATIVOS Y/O CUALITATIVOS DE LA PROPUESTA NORMATIVA del presente documento, se detallan los ingresos del Estado por concepto de Retribución y los pagos que se han efectuado al fideicomiso de aeropuertos regionales en el período 2020 al 2024:

AÑO	Ingresos por Retribución al Estado (2020-2024) USD *	Pagos por Cofinanciamiento del Primer y Segundo Grupo de Aeropuertos USD **
2020	57,851,000	28,489,261
2021	62,778,355	34,790,412
2022	120,595,534	25,749,918
2023	140,404,157	28,856,490
2024	146,020,323	28,489,261

* Fuente: OSITRAN
Para el año 2024 son proyecciones de la DGPPT

** Fuente: Cofinanciamiento, SBS
Los pagos en soles fueron convertidos en dólares.

Asimismo, a la fecha en la cuenta de recaudación del fideicomiso de los aeropuertos regionales existe un saldo de USD 450 millones de dólares de los Estados Unidos de América.

En tal sentido, las medidas de carácter económico – financiero contempladas en el Decreto de Urgencia (suspensión parcial y temporal del pago de la Retribución respecto de un trimestre de 2024), buscan atender, con mayor prontitud, la ejecución de las nuevas VÍAS INTERNAS que permitirán la conectividad entre el Nuevo Terminal y los Puentes Modulares a ser instalados por el Concedente, de tal manera que, ello permita mitigar los impactos negativos del retraso en el inicio de las operaciones del Nuevo Terminal del AIJCH.

B. Sobre la Línea 2 del Metro

De otro lado, en lo que corresponde a la problemática planteada en la ejecución del Proyecto Línea 2 del Metro, mediante el Decreto de Urgencia se busca autorizar excepcionalmente al MTC acordar con el Concesionario

³¹ Fideicomiso autorizado mediante Decreto Supremo N° 137-2006-MEF.

una modificación contractual bajo la aplicación de reglas especiales establecidas expresamente en el Decreto de Urgencia. Esta autorización permitirá la ejecución eficiente y oportuna de las inversiones del proyecto Línea 2, a efectos de permitir al concesionario la implementación del paso en lleno de la Tuneladora – TBM-1 en la Estación E-13: “Estación Central”, de manera previa a la construcción de la caja de la referida estación lo cual representa un mayor costo a reconocer hasta por S/ 16,682,778.88 en el 2024.

Cabe señalar que, de acuerdo con el diseño original del Contrato de Concesión de la Línea 2, sólo es posible ejecutar las estaciones considerando lo aprobado en el expediente técnico (EDI) ya aprobado, que establece el Paso en Vacío como método constructivo para las estaciones. En otras palabras, la continuidad en la operación de la tuneladora depende, principalmente, de que las cajas de las estaciones de pasajeros estén previamente construidas.

Sin embargo, como hemos indicado, la caja de la Estación E-13 no puede ser construida debido a la falta injustificada de otorgamiento de las autorizaciones municipales a pesar de que el concesionario ha cumplido con presentar los requisitos del TUPA de la entidad. Considerando que la tuneladora llegará a la Estación E-13 a mediados de junio de 2024, se requiere una modificación de la secuencia constructiva contemplada en el Contrato de Concesión de la Línea 2 del Metro (de “Paso en Vacío” – con la caja de la estación construida previo al paso de la tuneladora – a “Paso en Lleno”, que implica que la estación se construye después de que pase la TBM). A fin de evitar los impactos negativos por la eventual paralización de la tuneladora TBM-1 se requiere contar con reglas especiales, que permitan que la modificación contractual se lleve a cabo con celeridad a fin de ejecutar de manera oportuna las inversiones del proyecto.

La implementación del paso de la tuneladora por la Estación E-13 utilizando el método de “Paso en Lleno”, implica una modificación de la secuencia constructiva establecida en el Contrato de Concesión de la Línea 2, lo que genera la necesidad de destinar el monto indicado en el primer párrafo del presente literal B en la implementación de este cambio.

Cabe indicar que, de una comparación entre el costo de implementar la solución “Paso en Lleno” y el costo de paralización de la tuneladora, la alternativa del cambio de secuencia constructiva resultaría más conveniente, ya que representaría un costo de USD 3,625,114.92 (sin IGV), en tanto que, la paralización de la tuneladora por el plazo de un año³² tiene un costo de USD 18,384,416.10³³ (sin IGV).

En tal sentido, la aprobación de las medidas planteadas en el Decreto de Urgencia permitirá viabilizar las inversiones en el proyecto Línea 2, evitando nuevos retrasos en la ejecución del proyecto, así como los sobrecostos generados por la paralización de la tuneladora y las potenciales demandas arbitrales por las nuevas demoras generadas.

33

Plazo que demora la construcción de la caja de una estación.

El monto no considera gastos generales, costos y costas y otros factores de incidencia financiera (por el retraso de cobro de PPO, RPI y RPMO).

5.2.2 Sobre la excepcionalidad e imprevisibilidad

Al respecto, el Tribunal Constitucional, con base en la interpretación sistemática de las exigencias previstas por el inciso 19 del artículo 118 de la Constitución y del inciso c) del artículo 91 del Reglamento del Congreso, respecto al criterio de excepcionalidad ha señalado que el mismo consiste en que la medida a proponerse debe estar orientada a revertir situaciones extraordinarias e imprevisibles, condiciones que deben ser evaluadas en atención al caso concreto y cuya existencia, desde luego, no depende de la “voluntad” de la norma misma, sino de datos fácticos previos a su promulgación y objetivamente identificables³⁴.

Como se ha descrito anteriormente, existen circunstancias fácticas no atribuibles al Concedente – tal como se explican en los literales siguientes, que justifican la expedición de la presente propuesta; así, cabe indicar que el presente Decreto de Urgencia busca evitar: (i) la inoperatividad del único aeropuerto internacional del país, (ii) la paralización y retrasos en la ejecución del Proyecto de la Línea 2 del Metro, y (iii) la ocurrencia de impactos negativos para el proyecto, el estado y los usuarios generados por los eventos indicados en (i) y (ii).

A. Sobre la excepcionalidad e imprevisibilidad en el Proyecto AIJCH

Debe tenerse presente que la imprevisibilidad que motiva el presente Decreto de Urgencia se materializa en la postergación inevitable que sufrió la construcción del Puente Santa Rosa, debido a factores exógenos imprevisibles y fuera del control del Estado (ya que pesar de todos los esfuerzos realizados por el MTC para lograr la selección de un inversionista para la ejecución del referido puente, no fue posible que el concedente pudiese anticipar o prever las conductas de los agentes en el mercado, tales como la falta de interés de postores en el proceso de selección bajo la modalidad de obras por impuestos convocado por Proinversión).

En efecto, de lado de la entidad pública que convoca el concurso, existe la imposibilidad de conocer o anticipar el interés de los potenciales inversionistas en el proyecto o prever si estos presentarán o no una oferta, ya que es imposible conocer la valoración interna del postor, su grado de aversión al riesgo, su apetito por la rentabilidad de su inversión o su apreciación real del proyecto, o incluso, si ocurrirá algún evento que haga que un postor pierda repentinamente el interés en el proceso o se vea impedido de participar.

En efecto, cabe recordar que, Provias Nacional a través del Proceso de Selección N° 01-MTC/20-OXI, en mayo del 2023 convocó a un proceso de selección para escoger a la empresa privada o consorcio, que sería responsable del financiamiento y ejecución del Proyecto “Construcción del Puente Santa Rosa, Accesos, Rotonda y Paso a Densivel – Región Callao; sin embargo, este proceso fue declarado Desierto debido a la ausencia de postores interesados en el proyecto, tal como se desprende de la Circular N° 008-2023-MTC/258.



El JUTIN, Entidad conformada por Proinversión, MTC y la JAL, en
conformidad a la empresa Privada de CONSORCIO, manuscrita de Proinversión, ON
N° 10, 2023 OXI p.m., y la Entidad de la Empresa Privada de CONSORCIO, manuscrita de Proinversión, ON
siguiente proyecto:

N°	Código del Proyecto	Nombre del Proyecto
1	7328807	CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE SANTA ROSA, ACCESOS, ROTONDA Y PASO A DESNIVEL - REGIÓN CALLAO

Que habiéndose llevado a cabo el día de hoy el acto público de presentación de propuestas técnicas y económicas, y habiéndose esperado los 30 minutos de tolerancia no acudió ninguna empresa para presentar su propuesta técnica y económica, por lo cual se procedió a expedir y suscribir el Acta respectiva por los miembros del Comité Especial y el Notario Público de Lima JAIME LUCCO VALVERDE, la cual se adjunta al presente.

En ese sentido, se comunica que el Proceso de Selección N° 001-MTC/2023 OXI ha quedado desierto.

Como puede apreciarse, a pesar de los esfuerzos de Proinversión a través de sus rondas de promoción del proyecto, del interés del Estado de construir el Puente Santa Rosa por ser de interés público la interconexión vial del Nuevo Terminal del AIJCH, fue imposible prever que el proceso de selección sería declarado desierto, caso contrario, en el extremo, Proinversión pudo suspender el proceso y no llegar hasta el acto público de presentación de ofertas. Si se llegó hasta esa etapa es porque Proinversión suponía que había postores interesados, sin poder anticipar lo que ocurriría en la fecha de la convocatoria para presentar ofertas.

Como consecuencia de los resultados del proceso de licitación, mediante Resolución Directoral N° 1107-2023-MTC/20 del 13 septiembre de 2023, el MTC aprobó la modificación del Estudio Definitivo del proyecto "Construcción del Puente Santa Rosa, accesos, rotonda y paso a desnivel -Región Callao", con la intención de efectuar una segunda licitación bajo la modalidad de obras por impuestos del proyecto para la construcción del Puente Santa Rosa.

Sin embargo, durante las reuniones sostenidas por el MTC y los inversionistas directamente, se pudo advertir cierta falta de interés en el proceso de Obras por Impuestos para la ejecución del Puente Santa Rosa, por lo que el Concedente inició las evaluaciones de alternativas de corta duración e intermedias para el inicio de operaciones del Nuevo Terminal. El 17 de noviembre de 2023, mediante Oficio N° 0234-2023/PROINVERSIÓN, dicha entidad confirmó de manera oficial la falta de interés de los inversionistas en el proceso de selección, y recomendó al MTC no realizar una segunda convocatoria del proceso de selección de obras por impuestos para la construcción del Puente Santa Rosa.

Estos hechos imprevisibles, considerando que ni Proinversión ni para el MTC podían anticipar la conducta de los inversionistas o su interés respecto del proyecto, motivaron que el MTC tuviera que instalar Puentes Modulares como accesos transitorios al Nuevo Terminal para viabilizar su oportuna puesta en operación; medida que a su vez demanda la implementación de nuevas VIAS INTERNAS de conexión entre el Nuevo Terminal y los Puentes Modulares, medida que por su carácter repentino y sobreviniente, y considerando el plazo en el que el Nuevo Terminal debe entrar en operación, sólo es posible ejecutar mediante la suscripción de una modificación

contractual bajo reglas especiales.

Es importante resaltar que la alternativa repentina e imprevista descrita en el párrafo precedente, sólo fue "implementable" luego de que existiera una muy razonable posibilidad de que el proceso de convocatoria para la construcción del Puente Santa Rosa seguido ante Proinversión sería infructuoso para la finalidad que se buscaba— esto es, tener construido el Puente Santa Rosa hacia finales del año 2024.

En efecto, como ocurre de forma implícita en todos los procesos de promoción de inversiones, la búsqueda de un inversionista que ejecute el proyecto es un objetivo que se impulsa decididamente hasta agotar toda posibilidad razonable de encontrarlo o hasta que sea evidente que — de continuar con el proceso - no se cumpliría con la finalidad que se busca (la cual resulta de vital importancia, ya que en este tipo de licitaciones o concursos, la finalidad primordial es satisfacer una necesidad de interés público).

Por tal razón, Provias Nacional y ProInversión dieron impulso al proceso de obras por impuesto hasta en dos oportunidades agotando hasta el final toda posibilidad de lograr un resultado favorable en los plazos requeridos para dar conectividad al Nuevo Terminal, considerando los plazos del proyecto (es decir, tener construido el Puente Santa Rosa hacia finales del 2024), lo que ocurrió cuando Proinversión mediante Oficio N° 0234-2023/PROINVERSIÓN, del 17 de noviembre de 2023 recomendó — luego de diversos eventos y reuniones de promoción infructuosas—, no convocar por segunda vez el proceso de obras por impuestos para el proyecto Puente Santa Rosa debido a la falta de interés de los inversionistas.

No obstante, tal como mencionamos precedentemente, buscando mitigar las posibles contingencias que se generarían por el retraso en la construcción del Puente Santa Rosa y el impacto negativo en la operatividad de nuestro único aeropuerto internacional — principal vía de conexión del Perú con el mundo; desde el mes de octubre de 2023, Provias Nacional inició una evaluación de alternativas de corta duración e intermedias para cubrir la eventualidad nefasta de no tener el Puente Santa Rosa en los plazos requeridos para el inicio de las operaciones del Nuevo Terminal del AIJCH, siendo que como resultado de dicha evaluación, se consideró la alternativa de instalar Puentes Modulares transitorios, esta vez no en la avenida Santa Rosa, sino a la altura de la Avenida Aeropuerto³⁵, de forma que a modo de plan alternativo, se garantice un acceso al Nuevo Terminal.

Resulta pertinente reiterar que, el hecho extraordinario e imprevisible que motiva las acciones que se proponen mediante el presente Decreto de Urgencia se materializa en la ausencia de postores participantes del proceso de promoción — vía Obras por Impuestos — siendo que pese a los diligentes esfuerzos desplegados por Provias Nacional y ProInversión, dichas instancias no tuvieron posibilidad de conocer cuál sería el comportamiento final que mostrarían los inversionistas en el

35

La decisión de instalar los Puentes Modulares a la altura de la avenida Aeropuerto y no a la altura de la Avenida Santa Rosa, se basó entre otras razones, en la necesidad de evitar que una vez iniciada la operación del Nuevo Terminal del AIJCH (enero 2025) dicha operación tuviera que verse interrumpida por la necesidad de ejecutar la construcción definitiva del Puente Santa Rosa.

mercado; posibilidad que se terminó de dilucidar recién entre los meses de octubre y noviembre de 2023³⁶.

Cabe resaltar que, tan imprevisible fue la frustración del proceso de obras por impuestos convocado por Proinversión para la construcción del Puente Santa Rosa, que la construcción de estas VÍAS INTERNAS adicionales no estaba prevista como obligación contractual ni presupuestada por el concesionario para el período 2024, habiéndose concretado su necesidad en forma repentina como consecuencia de la respuesta negativa de los inversionistas en los procesos de licitación para ejecutar el Puente Santa Rosa.

Finalmente, dado que el Nuevo Terminal entraría en operación a más tardar en enero 2025, resulta imprescindible que la construcción de las VÍAS INTERNAS que conectarán los Puentes Modulares con el Nuevo Terminal, se realice de manera expeditiva antes de dicha fecha, siendo necesario evitar el proceso regular y extenso que se tendría que seguir para (i) la aprobación de leyes a nivel parlamentario, y/o (ii) para la modificación de un contrato bajo las normas de asociaciones público privadas; razones por las cuáles se hace imprescindible acudir a la habilitación de acciones céleres vía el presente Decreto de Urgencia mediante la suscripción de la modificatoria contractual como mecanismo que permita llevar a cabo las acciones necesarias para su implementación.

B. Sobre la excepcionalidad e imprevisibilidad en el Proyecto Línea 2

- Retraso imprevisible e injustificado en el otorgamiento de permisos municipales para la ejecución de la caja de la Estación E-13 (Paralización de la tuneladora y el paso en lleno)

La situación de imprevisibilidad que motiva la medida de urgencia que se plantea, se verifica concretamente en que no ha sido, ni es razonablemente previsible para el Concesionario, ni para el Concedente que, habiéndose cumplido los requisitos municipales para la obtención de permisos municipales para iniciar la construcción de la estación central del Proyecto Línea 2 del Metro de Lima – la Estación E-13-, no se cuente con dicha autorización, ni con fecha cierta para obtenerla; y en consecuencia; tampoco se cuente en el corto plazo, con fecha cierta, previsible o esperable, para iniciar las obras de la Estación E-13 del aludido proyecto; generando dicha situación consecuencias graves para su despliegue.

En efecto, la situación expuesta se trata de un evento “Imprevisible” pues no responde a lo que regularmente ocurre en este y otros proyectos; y para graficarlo resulta pertinente precisar que la situación “regular, típica y previsible” en estos casos es que el Concesionario (administrado) luego de cumplir con todos los requisitos requeridos por los Textos Únicos de Procedimientos

36

Es importante resaltar que la dinámica usual de selección de inversionistas (tanto en el ámbito de la inversión pública como en el de la inversión público privada) supone encaminar decididamente, los esfuerzos de la(s) entidad(es) proponente(s) para lograr que los procesos de selección de inversionistas para el despliegue de proyectos de inversión logren adjudicarse; y en tal sentido, no es ni sería concordante con dicho objetivo y mucho menos eficiente en términos de recursos económicos y administrativos, el anticipar planes de promoción alternativos o simultáneos, no al menos hasta que se haya agotado razonablemente la posibilidad de lograr la finalidad que se persigue con un proceso de selección.

Administrativos y eventualmente subsanar las observaciones levantadas por la autoridad; obtenga de la administración pública la autorización solicitada; siendo que ese escenario “regular, típico y predecible” no se cumple en el caso de la Estación E-13 aun cuando en el pasado inmediato se ha cumplido en el despliegue de las estaciones E-14, E-15, E-16, E-17, E-18 y E-19.

La situación regular que caracterizó el despliegue de las estaciones previas, a la fecha no ha podido verificarse en el caso de la Estación E-13, y ello incluso, pese a los esfuerzos desplegados por el Concesionario y por el propio Concedente (que ha actuado en reiteradas ocasiones como interlocutor) para obtener dicha autorización; siendo que en el caso de la Estación E-13 se verifica una situación claramente “atípica” que difiere notoriamente de lo “regular y esperable” en el contexto propio del ordenamiento jurídico peruano caracterizado por un respeto riguroso del principio de predictibilidad de los actos administrativos³⁷, particularmente en el ámbito de la promoción de inversiones nacionales y extranjeras que se realizan en el país en el cual se busca un respeto particularmente riguroso de dicho principio, no entendiéndose como es que en el presente caso, no se cuenta con la autorización señalada, luego de que se han cumplido largamente todos los requisitos del TUPA de la Municipalidad Metropolitana de Lima y se han efectuado las precisiones y ajustes requeridos por la instancia municipal³⁸.

37 Numeral 1.15 del Artículo IV del Título Preliminar del TUO de la Ley del Procedimiento Administrativo General

1.15. *Principio de predictibilidad.* - La autoridad administrativa deberá brindar a los administrados o sus representantes información veraz, completa y confiable sobre cada trámite, de modo tal que a su inicio, el administrado pueda tener una conciencia bastante certera de cuál será el resultado final que se obtendrá.

38 Detalle de Tramitología Estación E-13

Primer expediente

Mediante Carta N° ML-SPV-CARTA-2019-2735 del 2 de enero de 2020, el Concesionario inició – de manera oportuna – presentó su solicitud para obtener las autorizaciones municipales que le permitan la ejecución de la caja de la Estación E-13, la cual fue rechazada por la MML señalando que se requería presentar una autorización del Ministerio de Cultura, requisito no contemplado en el TUPA de la entidad.

- 1 Solicitud simple debidamente llenada
- 2 Croquis o Plano de ubicación y/o localización. No necesita firma del profesional
- 3 Plano de planta, indicando recorrido de detalle de zanja u otros. Se requiere firma de profesional
- 4 Memoria Descriptiva y Especificaciones Técnicas. Se requiere firma de profesional
- 5 Metrado y Presupuesto de Obra Se requiere firma de profesional
- 6 Cronograma de avance de Obra Se requiere firma de profesional
- 7 Memoria Descriptiva y Plano de desviación de tránsito de peatones o de vehículos y descripción de la señalización y seguridad de las vías a intervenir, adjuntando copia del requisito N° 2 y 4. Están excentuadas las obras menores en vías locales de bajo tránsito que dejen operativa la mitad de la vía. Se requiere firma de profesional
- 8 Pagar derecho de trámite y de control
- 9 Pagar por interferencia de vías, de ser el caso.

Segundo expediente

El 17 de mayo de 2022, el concesionario presentó la Carta N° ML2-SPV-CARTA-2022-1675, solicitando la autorización de ejecución de obras, adjuntando copia del Oficio N° 001075-2021- DGPC/MC, de fecha 24 de noviembre de 2021, emitido por el Ministerio de Cultura.

Mediante Carta N° D000323-2022-MML-GDU-SAU, del 30 de junio de 2023, la MML efectúa diversas observaciones técnicas y requiere una Declaración Jurada de Compromiso que no se encontraba contemplado en su TUPA, otorgando un plazo de 2 días hábiles para subsanar todas las observaciones técnicas, denegando la ampliación de plazo solicitado por el concesionario.

Tercer expediente

Mediante Carta N° ML2-SPV-CARTA-2022-2400 del 4 de agosto de 2022, se presentó otra solicitud de otorgamiento de autorizaciones de obra.

Como resultado de la imprevisibilidad de la medida administrativa descrita, se enfrentan consecuencias muy graves, dentro de las cuáles es pertinente destacar:

- a) La imposibilidad de determinar la fecha de inicio y término de las obras vinculadas a la Estación E-13.
- b) La imposibilidad de determinar la fecha conclusión de los acabados y obras de arquitectura de las estaciones E14, E-15, E-16, E-17, E-18 y E-19.³⁹

Todo ello como consecuencia de la imposibilidad de determinar la fecha de obtención de los permisos municipales necesarios para iniciar la construcción de la estación central E 13, siendo imprevisible como se ha explicado previamente, suponer prever o asumir en el

Con Carta N° D000591-2022-MML-GDU-SAU, de fecha 24 de agosto de 2022, la MML volvió a requerir una Declaración Jurada de Compromiso no contemplado en su TUPA, y da un plazo de 2 días hábiles para subsanar todas las observaciones, denegando la ampliación de plazo solicitado por el concesionario.

Cuarto expediente

Con Carta N° ML2-SPV-CARTA-2023-1921 del 1 de agosto de 2023, se solicitó nuevamente la Autorización de ejecución de obras en áreas de uso público para la construcción de la Estación E13 Estación Central.

Mediante Oficio N° 260-2023-MML-ALC, la MML solicita la presentación de un nuevo modelo constructivo, lo cual va en contra de lo estipulado en el Contrato de Concesión de la Línea 2.

Sin perjuicio de ello, el Concesionario ha presentado documentación con el propósito de atender las preocupaciones de la MML. Esto último se puede advertir claramente con la Carta N° ML2-SPV-CARTA-2023-2630 del 19 de octubre de 2023, en donde se propone una alternativa técnica distinta a la aprobada en el EDI 01B-12D, para la ejecución de las Obras en la E-13, la cual posibilita mantener el tránsito vehicular en la Av. Garcilaso de la Vega (2 carriles en ambos sentidos).

Sobre el particular, cabe señalar que recién con fecha 12 de abril de 2024 (luego de más de 5 meses desde la presentación de la Carta N° ML2-SPV-CARTA-2023-2630), la Subgerencia de Autorizaciones Urbanas de la MML, mediante Carta N° D000823-2024-MML-GDU-SAU-DORP, informó al concesionario que la alternativa propuesta sería remitida a la Gerencia de Planificación, Gestión y Recuperación del Centro Histórico de Lima38 para su evaluación y posterior autorización de las intervenciones del concesionario en vías y espacios públicos en el centro de Lima. Cabe indicar que, con esta nueva evaluación se retrasaría aún más el otorgamiento de los permisos requeridos para la ejecución de las obras en la Estación E-13.

En este punto, es relevante señalar que el 20 de abril de 2021, el concesionario interpuso una denuncia en contra de la MML ante la Comisión de Eliminación de Barreras Burocráticas del INDECOPI, por la imposición de las siguientes medidas:

- (i) La exigencia de presentar el Sub-EDI aprobado para obtener la "Autorización de ejecución de obras en áreas de uso público en el Cercado de Lima y en vías expresas, arteriales y colectoras de la provincia de Lima".
- (ii) La exigencia de presentar una Declaración Jurada del representante del concesionario, indicando que cuenta con el Sub-EDI aprobado, para obtener la "Ampliación de la autorización de ejecución de obras en áreas de uso público en el Cercado de Lima y en vías expresas, arteriales y colectoras de la provincia de Lima".
- (iii) La exigencia de presentar una Declaración Jurada del representante del concesionario, indicando que cuenta con el Sub-EDI aprobado, para obtener la "Autorización de ejecución de obras en áreas de uso de dominio público en el Cercado de Lima y en vías expresas, arteriales y colectoras de la provincia de Lima".

Mediante Resolución N° 0682-2023/CEB-INDECOPI, la Comisión declaró barreras burocráticas ilegales las exigencias descritas, argumentando que las medidas cuestionadas no se encuentran comprendidas en la Ordenanza 203 ni sistematizadas en el TUPA de la Municipalidad como requisitos para la tramitación de la "autorización de ejecución de obra en áreas de dominio público", por lo que su imposición por la MML vulnera lo previsto en los numerales 40.1), 40.3) y 40.4) del TUO de la Ley del Procedimiento Administrativo General.

Dado que existe incertidumbre de si la TMB-1 podrá continuar al llegar a la Estación E-13, dicha incertidumbre impide también que dicha tuneladora continúe hacia las estaciones E-12 y E-11, siendo esta última estación aquella, en la que se culmina el tramo 1- B del Proyecto, por ende, en tanto la tuneladora no termine de realizar la excavación, sigue generando desechos que tienen que ser transportados hacia las estaciones previas a través de una faja transportadora que se extiende hasta la Estación E-19, desechos que al pasar por dichas estaciones, destruirían las labores de avance de acabados que podrían adelantarse; siendo imprescindible por ello que la TBM-1 arribe al destino final del tramo 1-B, Estación E-11 (Murillo) para terminar de sacar el material de desecho e iniciar las acciones de arquitectura y acabados en las estaciones previas

marco del ordenamiento jurídico nacional que no se podrá contar con la habilitación legal para iniciar las actividades de construcción de las obras descritas previamente, luego de haber cumplido con los requisitos del TUPA de la entidad.

De lo señalado, se aprecia que existe una situación excepcional, imprevisible e injustificada producto de la continua negativa al otorgamiento de autorizaciones necesarias para el inicio de las obras de las estaciones E-13 de la Línea 2 del Metro; por parte de las autoridades competentes, pese a los esfuerzos del Concesionario como del Concedente.

Cabe indicar que, lo previsible es que tales permisos se obtengan – sin más demora que la que requieren los plazos razonables de análisis - de manera previa al inicio de las obras y cumpliendo solo con los requisitos establecidos en el TUPA de la entidad, de acuerdo con el principio de predictibilidad que rige la actuación de la administración pública.

En otras palabras, lo previsible es que las autorizaciones se obtengan de manera fluida y continuada y dentro de plazos razonables y predecibles, regularidad en base a la cual el Contrato de Concesión Línea 2 estableció como parte del método constructivo el “Paso en Vacío” por las cajas de las estaciones, lo que supuso ir cavando el túnel subterráneo en simultáneo con la construcción de las Estaciones; siendo que si lo habitual fuese la demora impredecible y excesiva en la obtención de las autorizaciones de ejecución de obra, el referido contrato hubiese previsto un diseño distinto que hubiera tomado el “Paso en Lleno” de la TBM-1 como regla más general; para no enfrentar paralizaciones que entrapen la continuidad de sus labores de despliegue.

Sin embargo, a la fecha – por la circunstancia atípica e imprevisible descrita, de manera repentina e inevitable la TBM-1 deberá paralizar sus actividades a la entrada de la Estación E-13, sin que hasta la fecha exista manera de prever con certeza la oportunidad en la que se podrán iniciar las obras en la referida estación, y sin que tampoco sea posible determinar cuándo dicha tuneladora podrá reiniciar sus operaciones⁴⁰, toda vez que la MML ha retrasado y continúa retrasando – de manera imprevisible e injustificada - el otorgamiento de los permisos requeridos para la ejecución de las obras de la caja de la Estación E-13.

Es preciso resaltar que, ni el concesionario ni el concedente podían prever esta negativa de la entidad municipal ya que, en el caso de otras estaciones (cumpliendo en todos los casos con los requisitos del TUPA de la MML), nunca se ha manifestado retraso injustificado alguno en el otorgamiento de los permisos correspondientes, siendo que, a la fecha se encuentra en operación las estaciones de la Etapa 1A y que las demás estaciones del Tramo 1B (salvo la Estación E13) ya cuentan con la autorización respectiva.

40

El reinicio de la TBM, luego de que se paralice en la Estación E-13, dependerá de que el concesionario tenga certeza de si obtendrá o no habilitación para realizar un “Paso en Lleno” y de si contará con los mayores recursos que se derivan de dicho “Paso en Lleno” (ante la inexistencia de la Estación E-13); incertidumbre que enfrenta pues no se ha realizado la adecuación contractual que lo habilite a dichos fines.



Ante esta situación, la alternativa de solución es aplicar reglas las especiales descritas en los artículos 2 y 3 del Decreto de Urgencia, a efectos de permitir a las Partes modificar el Contrato de Concesión para implementar un "paso en lleno" de la TBM-1 a la altura de la Estación E-13, medida que resulta justificada por el hecho de que los costos de paralización de la tuneladora pueden ser mayores a los costos de implementar el "Paso en Lleno". A estos efectos, se requiere una modificación de la secuencia constructiva contemplada en el Contrato de Concesión de la Línea 2 del Metro (de "Paso en Vacío" – con la caja de la estación construida previo al paso de la tuneladora – a "Paso en Lleno", que implica que la estación se construye después de que pase la TBM), lo cual supone suscribir una Adenda al Contrato de Concesión de la Línea 2 bajo la aplicación de reglas especiales establecidas expresamente en el Decreto de Urgencia, que permitan la suscripción de esta de manera célere y oportuna.

Sin embargo, la alternativa de un trámite regular de adenda no resulta idónea para eliminar o mitigar el riesgo de paralización de la tuneladora, pues su tramitación suele demorar más de 3 meses, lo que no permitiría suscribir la adenda dentro de los plazos requeridos por el proyecto, a fin de evitar los perjuicios económicos que se generarían por un nuevo retraso en el proyecto.

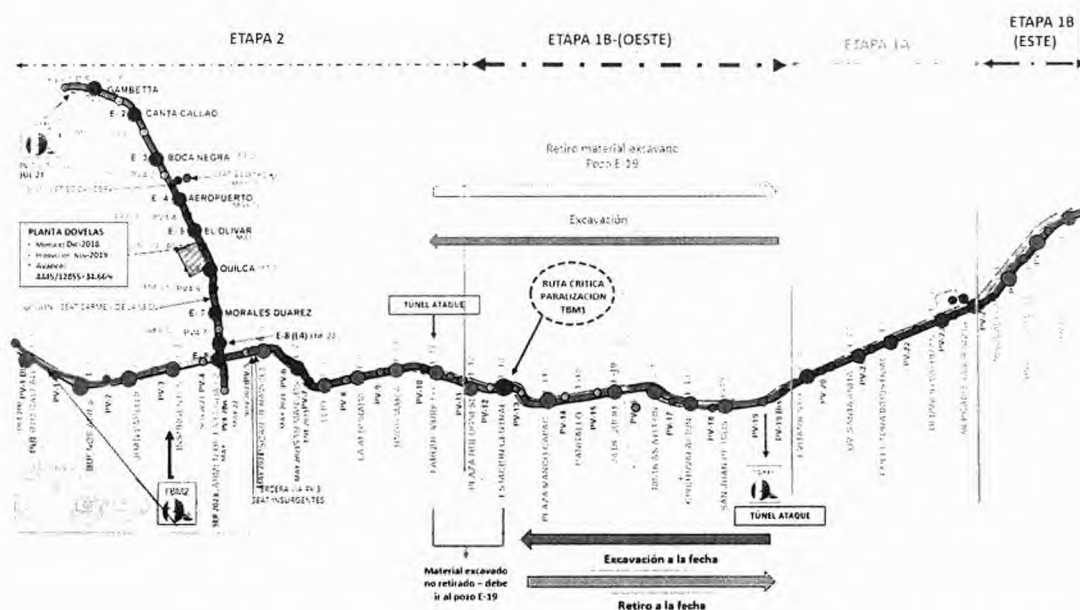
Ello es precisamente lo que justifica la necesidad de expedir medidas de urgencia, a fin de autorizar al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, para aplicar reglas especiales descritas en los artículos 2 y 3; a efectos de evitar un mayor daño para el proyecto y en última instancia para el Concedente que se originaría por el riesgo que éste asume en todo contrato, derivado de la no obtención de permisos administrativos, no poder iniciar las obras de la caja de la Estación E-13 y la paralización de la TBM-1, tales como las pérdidas económicas y financieras producto del retraso producido por la situación antes mencionada.

- Demora en la ejecución de obras de arquitectura y en el levantamiento de los cerramientos

En el presente caso, nuevamente el retraso imprevisible, excesivo e injustificado en el otorgamiento de las autorizaciones municipales para la ejecución de la caja de la Estación E-13, tiene un impacto negativo en la posibilidad de iniciar las obras de arquitectura y acabados en las estaciones E-19 a la E-12 y el levantamiento de los cerramientos viales vinculados a la ejecución de estas estaciones.

En efecto, en caso de que la TBM-1 se paralice en la Estación E-13 y no pueda llegar a la Estación E-11, el Concesionario no podrá hacer el cambio del pozo de explotación (trasladarlo de la E-19 a la E-11); y tampoco podrá iniciar las obras de arquitectura en las cajas de las estaciones ya construidas (lo que tarda un plazo mínimo 1 año adicional para dichas obras por cada estación).





Asimismo, el retraso en la obtención de la autorización para ejecutar la caja de la Estación E-13, genera una demora en la recepción de las obras y en la posterior puesta en operación comercial de toda la Etapa 1B, así como en el levantamiento del cerramiento relacionados con las citadas estaciones, generando mayor malestar social de lo que ya existe actualmente (por demoras en los tiempos de viaje por los desvíos de tráfico y embotellamientos, inseguridad de tráfico peatonal, cierre de calles en donde se ubican negocios y comercios, entre otros), considerando que a la fecha los cerramientos en las estaciones de la Etapa 1B superan los 4 años.

Este retraso también impide la ejecución de inversiones obligatorias por parte del concesionario a efectos de poner a punto las Estaciones E-19 a la E-12, la ejecución de presupuesto por parte del Estado, e impide que la ciudadanía se beneficie de las eficiencias y economías que genera el uso de un transporte público masivo seguro, rápido y ambientalmente sostenible. Cabe indicar que, de no implementarse de manera célere las alternativas de solución a la problemática que aqueja a la Línea 2 se estaría impidiendo a los usuarios y a la ciudad beneficiarse de un sistema de transporte que está a nivel de otras ciudades del primer mundo.

Por tanto, es de vital importancia la emisión de medidas de urgencia que permitan aplicar reglas especiales descritas en los artículos 2 y 3 del Decreto de Urgencia, a efectos de viabilizar la ejecución de las obras de arquitectura en las cajas de las estaciones que ya han sido construidas y así, evitar que se generen mayores perjuicios para el Estado y la ciudadanía.

Cabe reiterar que la modificación contractual que se plantean en el Decreto de Urgencia para el proyecto Línea 2, serán gestionadas a través de una adenda, a efectos de permitir e implementar el paso en lleno de la Tuneladora – TBM-1 en la Estación E-13: “Estación Central”, de manera previa a su construcción.

5.2.3 Sobre la necesidad de la medida

Este requisito exige que las circunstancias, además, deban ser de naturaleza tal que el tiempo que demande la aplicación del procedimiento parlamentario para la expedición de leyes (iniciativa, debate, aprobación y sanción), pudiera impedir la prevención de daños o, en su caso, que los mismos devengan en irreparables.

Sobre el particular, de conformidad con lo indicado en el portal institucional del Congreso de la República,⁴¹ el procedimiento para la creación de una ley en el ámbito parlamentario consta de los siguientes pasos:

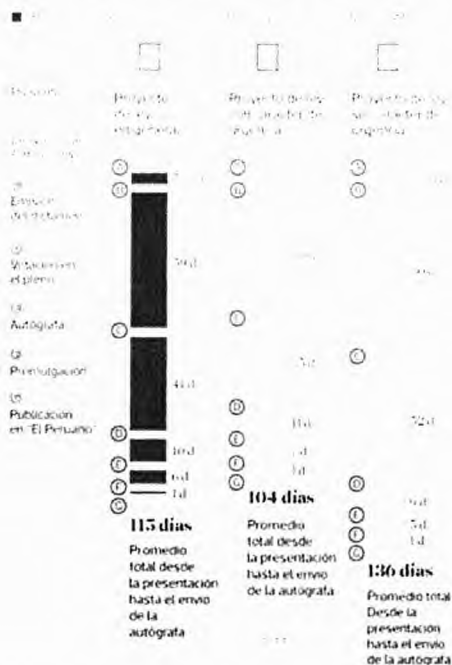


⁴¹ Portal Institucional e Información sobre la Actividad Parlamentaria y Legislativa del Estado Peruano > Labor legislativa > Flujoograma legislativo ¿Cómo se crea una Ley? (congreso.gob.pe)

Por su parte, de acuerdo con información presentada por el Diario el Comercio,⁴² al 25 de mayo de 2019, se estima una demora en la aprobación de leyes, conforme a lo indicado en el gráfico abajo adjunto.

Flujograma de proyectos de ley

PROMEDIO DE DÍAS PARA LA APROBACIÓN DE UN PROYECTO DE LEY



A manera de ejemplo, el proyecto de Ley N° 06306/2023-CR, presentado el 3 de noviembre de 2023, recién cuenta con dictamen favorable la comisión de transporte y comunicaciones, con texto sustitutorio al 2 de abril de 2024, casi 4 meses desde su presentación. Estando pendiente de que sea agendada para ser debatida en el pleno del Congreso, para que, de ser aprobada, continúe el trámite correspondiente hasta su promulgación, lo que en el mejor de los casos podría demorar 3 semanas.

PROYECTO DE LEY N° 06306/2023-CR

Periodo Parlamentario	Legislatura	Fecha de Presentación	Proponente	
2021-2026	Primera Legislatura Ordinaria 2023	03/11/2023	Congreso	
Título LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL EL PROYECTO DE MEJORAMIENTO DEL SERVICIO DE TRANSITABILIDAD VIAL INTERURBANA EN VÍA DEPARTAMENTAL COMPRENDIDO DESDE SAN FERNANDO - PUCALLPILLO-CHANAJO-MUEVA BARRANCA - SANTA ROSA DE MASISEA DE CENTRO POBLADO DE SAN FERNANDO DISTRITO DE MANANTAY DE LA PROVINCIA DE CORONEL PORTILLO DEPARTAMENTO DE UCAYALI				
FECHA	ESTADO PROCESAL	COMISION	DETALLE	ADJUNTOS
02/04/2024	DICTAMEN	• Transportes y Comunicaciones	POR UNANIMIDAD - FÓRMULA SUSTITUTORIA - LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL DIVERSOS PROYECTOS Y OBRAS DE INFRAESTRUCTURA EN LOS DEPARTAMENTOS DE AMAZONAS, APURÍMAC, AREQUIBA, IQUITO, LA LIBERTAD, LIMA, Loreto, PIURA, TUMBES Y UCAVALI	

En el caso del proyecto de Ley N° 06209/2023-CR, el plazo transcurrido entre la presentación del proyecto de Ley hasta la aprobación del dictamen, ha sido de aproximadamente 5 meses.

⁴² ¿Cuánto demora el Congreso en aprobar proyectos del Ejecutivo? | POLITICA | EL COMERCIO PERÚ



-



DIRECTOR GENERAL

convocatoria del proceso de selección de obras por impuestos para la construcción del Puente Santa Rosa.

En tal sentido, a fin de satisfacer la necesidad de conectividad vial del Nuevo Terminal y el inicio de sus operaciones conforme a los plazos establecidos, el MTC se vio obligado a evaluar distintas alternativas de solución, optando finalmente por convocar el proceso de contratación del servicio de instalación de los Puentes Modulares a la altura de la Avenida Morales Duarez con la Avenida Aeropuerto. El contrato fue adjudicado el 18 de diciembre de 2023.



Sin embargo, este nuevo acceso a través de los Puentes Modulares no resulta suficiente para dotar de conectividad vial al Nuevo Terminal, requiriéndose, además, que el concesionario construya, dentro del área de concesión las VÍAS INTERNAS. Es preciso señalar que, para evaluar técnica y financieramente la ejecución de estas vías, el concesionario requería conocer las coordenadas exactas de ubicación de los Puentes Modulares para que las VÍAS INTERNAS a construir, confluyan en dichas coordenadas, información que sólo se pudo proporcionar al concesionario luego de que se aprobase el Plan de Ejecución del “Servicio de Instalación de Puentes Modulares Provisionales para Acceso al Aeropuerto Internacional Jorge Chávez” presentado por el contratista encargado de la instalación de los mencionados puentes (aprobado mediante Resolución Directoral N° 139-2024-MTC/20 del 29 de febrero de 2024).



Asimismo, considerando que el concesionario ya había cumplido con construir las vías internas de conexión con el Puente Santa Rosa y que la construcción de vías internas adicionales no estaba prevista ni presupuestada para el 2024, sino que se programarán conforme evaluaciones la demanda, entre otros factores, se decidió permitir al concesionario suspender – de manera temporal y parcial – la obligación de pago de la Retribución a favor del concedente, por un trimestre del 2024.



Considerando la información antes indicada, el concesionario recién pudo elaborar el expediente técnico para la ejecución de las VIAS INTERNAS luego del 29 de febrero de 2024, el que dio como resultado un plazo de ejecución de 10 meses.



Cabe recordar que el Nuevo Terminal debe iniciar operaciones a más tardar enero del 2025, momento en el cual el actual terminal dejará de operar como tal y toda la operación del AIJCH se realizará únicamente en el Nuevo Terminal. A dicha fecha – sino es antes – las VIAS INTERNAS deberán estar completamente ejecutadas y en operación, a efectos de no entorpecer o retrasar la operación del único aeropuerto internacional de nuestro país.

De las fechas y plazos ya señalados, se puede concluir que, optar por el procedimiento parlamentario regular no asegura la aprobación de la ley en una fecha que permita la ejecución de las obras en los plazos



requeridos, generándose los perjuicios mencionados en el presente documento.

Así, en lo que corresponde a la implementación de las VÍAS INTERNAS que conectarán el Nuevo Terminal del AIJCH con los Puentes Modulares, resulta necesaria la implementación de este Decreto de Urgencia, tomando en consideración los siguientes impactos negativos:

- i. El Nuevo Terminal tiene un avance del 80% de su construcción y que el inicio de operaciones (enero de 2025), no puede darse sin la conexión de los Puentes Modulares con las VÍAS INTERNAS.
- ii. Los plazos del procedimiento de aprobación de normas en el Congreso suelen superar los 3 meses, esta opción no es viable a efectos de iniciar las operaciones del Nuevo Terminal dentro de los plazos establecidos.
- iii. La construcción de las VÍAS INTERNAS deberá estar concluida y habilitada para el inicio de las operaciones del Nuevo Terminal, caso contrario, OSITRAN⁴³ señala que 2,21 millones de pasajeros no serían transportados en el 2025, lo que representaría una disminución en la recaudación de la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto – TUUA por un importe de 42 millones de dólares de los Estados Unidos de América, así como una menor recaudación por tarifas de aterrizaje y despegue por un monto de 11 millones de dólares de los Estados Unidos de América.
- iv. Asimismo, esta menor recaudación generaría un menor monto de Retribución para el Estado, lo que implicaría una menor recaudación para el cofinanciamiento de los Aeropuertos Regionales del País.
- v. El retraso en la entrada en operación del Nuevo Terminal incidirá negativamente en la recuperación de la inversión del Concesionario mediante la explotación de la nueva infraestructura, así como de los terceros que inviertan en la Ciudad Aeropuerto.
- vi. Este retraso también perjudica al erario público por las potenciales demandas arbitrales que pudiese interponer el concesionario al no poder iniciar operaciones en el plazo previsto (lo que no solo incluye los costos de la inversión, de operación y mantenimiento, sino también de aquellos terceros con los que haya contratado el concesionario y que se viesan perjudicados por el retraso).
- vii. En caso el Nuevo Terminal no iniciase operaciones en la fecha prevista, se generarían mayores costos para el concesionario debido que tendrá que realizar el mantenimiento de una infraestructura que no será explotada y además seguir efectuando mantenimiento a la infraestructura actual, sin perjuicio de los daños

43

<https://www.ositrans.gob.pe/anterior/noticias/aeropuertos-recipientes-mas-de-35-millones-de-pasajeros-en-el-2023/#:~:text=Aeropuertos%20recipientes%20m%C3%A1s%20de%2035%20millones%20de%20pasajeros%20en%20el%202023,-22%2F02%2F2024&text=Flujo%20de%20tr%C3%A1fico%20se%20increment%C3%B3,crecimiento%20con%2021%2C2%20millones.>

que pudiesen generarse por la demora en el inicio de las operaciones del terminal, situación que podría ser atribuida al Estado Peruano.⁴⁴

viii. De no producirse el inicio de las operaciones del Nuevo Terminal, y en caso operen las dos pistas y se mantenga la operación en el terminal actual, la afectación a la capacidad disponible del aeropuerto se estimaría entre 9 a 13 operaciones por hora, es decir, se estaría dejando de operar diariamente entre 216 y 312 vuelos.⁴⁵

ix. Un mayor tiempo de permanencia de las aeronaves que aterrizan en la nueva pista y se dirigen hacia el terminal actual, lo que generará un mayor consumo de combustible perjudicando a las líneas aéreas; además de los tiempos adicionales de traslado desde la pista nueva hacia el terminal actual en perjuicio de los usuarios.⁴⁶

x. En términos operativos, el retraso de las operaciones del Nuevo Terminal implicaría: (i) continuar con la congestión de pasajeros en el terminal actual, (ii) demoras y retrasos en las salidas y llegadas de vuelos en el AIJCH, (iii) la no operación regular de la segunda pista de aterrizaje del AIJCH – lo que genera riesgos de accidentes, (iv) limitaciones en las operaciones en la actual pista de aterrizaje, y (v) problemas de logística para las aerolíneas y pasajeros.

De lo antes indicado, se puede concluir, que el tiempo que demanda la aplicación del procedimiento parlamentario para la expedición de leyes (iniciativa, debate, aprobación y sanción), no permitiría implementar las VIAS INTERNAS antes de enero de 2025, lo que impediría la prevención de los impactos negativos antes referidos, o, en su caso, que los mismos devengan en irreparables.

b) De la necesidad de iniciar las obras de construcción de la caja de la Estación E-13

Respecto al proyecto Línea 2 del Metro, se estima que, en abril de 2024, la TBM-1 estaría paralizando actividades en la Estación E-13, toda vez que la caja de la Estación E-13 no ha podido ser construida, debido a que – de manera imprevisible e injustificada – la MML no ha otorgado las autorizaciones de inicio de obras respectivas (a pesar de que el concesionario ha cumplido con presentar los requisitos TUPA de la entidad), no habiendo fecha cierta para el inicio de estas obras.

La alternativa de solución es autorizar al Ministerio de Transportes y Comunicaciones a aplicar reglas especiales, a efectos que las partes modifiquen el Contrato de Concesión para permitir el cambio de la secuencia constructiva de “Paso en vacío” a “Paso en lleno”.

Considerando que a la fecha el retraso en la ejecución del proyecto ya ha causado perjuicios materia de una demanda ante el CIADI, optar

⁴⁴ Informe N° 00037 -2024-GRE-OSITRAN

⁴⁵ Informe N° 005-2024-MTC/12.07.01 (SLOTS)

⁴⁶ Informe N° 059-2024-MTC/12.04.01, de la Unidad Orgánica de Dirección de Seguridad Aeronáutica de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

por el procedimiento parlamentario regular – que demora al menos 3 meses aproximadamente - no permitiría la ejecución de las obras en los plazos requeridos (ya que la TBM-1 estará llegando a la Estación E-13 a inicios de junio sin contar con la habilitación de pasar en lleno por dicha estación, viéndose obligada a parar), generándose los perjuicios económicos mencionados en el presente documento, que resumimos a continuación:

1. Recursos públicos inmovilizados, por cuanto el Estado no ejecutaría el presupuesto proyectado para la construcción de la Estación E-13.
2. Nuevas demandas del Concesionario al Estado Peruano, ante el CIADI, por los perjuicios que pudiesen generarse como consecuencia de la paralización de la tuneladora en la E-13.⁴⁷ Como consecuencia de lo anterior, para evitar que se siga postergando más el proyecto, se debe permitir el paso en lleno de la TBM-1 en la Estación E-13, lo que permitiría reducir de alguna manera las contingencias de los retrasos que viene sufriendo el proyecto.
3. Imposibilidad de retirar los cerramientos de obra, con el consiguiente aumento del malestar social, por mantenerse los cerramientos de vías y desviación del tráfico.
4. Posibilidad de que el Concesionario invoque la causal de caducidad de la concesión por incumplimiento del Concedente, en caso el Concesionario no pueda seguir ejecutando las Inversiones Obligatorias por más de noventa (90) días.
5. Finalmente, de una comparación entre el costo de implementar la solución "Paso en Lleno" y el costo de paralización de la tuneladora, la alternativa del cambio de secuencia constructiva resultaría más conveniente, de acuerdo con el cuadro siguiente:

Comparativo del costo de la paralización de la TBM-1 en la E-13 y la alternativa de "Paso en Lleno"

	Paso en Lleno por E-13	Paralización de la TBM-1	
Monto USD	3,625,114.92 ⁴⁸	Sobrecosto por StandBy – TBM-1 ⁴⁹	17,574,883.20
		Sobrecosto paralización planta dovelas ⁵⁰	809,532.90
USD TOTAL (sin IGV)	3,625,114.92 **	18,384,416.10 ⁵¹	

** El sobrecosto por reconocer al Concesionario por el "Paso en Lleno" asciende a US\$ 3,625,114.92 (sin IGV), el cual incluyendo el IGV asciende a US\$ 4,277,635.61.

- 47 Cabe señalar que en el Arbitraje CIADI N° ARB/17/3, CIADI, el Tribunal Arbitral ya ha emitido su Decisión sobre Competencia y Responsabilidad, declarando la responsabilidad del Estado Peruano. El monto involucrado en este arbitraje es de aproximadamente USD 450 MM.
- 48 Presupuesto tomado en función a las comunicaciones del Concesionario: ML2-SPV-CARTA-2024-0389 y ML2-SPV-CARTA-2024-0410. Este costo refleja el presupuesto de paso en lleno (sin IGV) aplicable para la E-13 "Estación Central".
- 49 Se asume que la MML emite la autorización en abril de 2024 y se inicia la ejecución de la Estación E-13 (1 año de ejecución), así la tuneladora puede reiniciar recorrido "en vacío" dentro de los 14 meses siguientes. Monto comunicado por el Concesionario por ML2-SPV-CARTA-2023-2684, y revisado por ATU mediante documento Informe N° D-000285-2023-ATU/DI-SITF. Paralización de 420 días aproximadamente.
- 50 Se asume que la Planta de Dovelas paralizará actividades al quinto mes de la paralización de la TBM-1 y reanudará sus actividades 2 meses después del reinicio de las actividades de la tuneladora. Paralización de 320 días siempre que la ejecución de las obras de la Estación E-13 se inicie en abril de 2024.
- 51 Este monto no incluye costos generales adicionales, costos de financiamiento, entre otros.

Cabe indicar que, considerando que la TBM-1 llegará a la Estación E-13 a inicios de junio de 2024, de no aprobarse el Decreto de Urgencia – y por tanto se deba transitar el camino de la aprobación de una ley por el parlamento –, la tuneladora deberá parar frente a dicha estación por lo menos un año (contado desde la aprobación de la ley o desde la fecha en que la MML otorgase el permiso), por no estar habilitada para pasar en lleno – con el retraso que ello implica para el proyecto, por lo que, la opción de solicitar las medidas requeridas mediante el proceso legislativo ordinario, no permite evitar los daños antes mencionados.

Proceso de Modificación contractual

Resulta relevante para la evaluación, señalar que suscribir adecuaciones contractuales a efectos de viabilizar el inicio de operaciones del Nuevo Terminal del AIJCH, el inicio de las obras de la caja de las Estaciones E-13, evitar la paralización de la TBM-1, no es una alternativa viable debido a que por las complejidades propias de los contratos evaluados, el proceso regular de modificación contractual no permitirá cumplir con las actividades antes indicadas dentro de los plazos requeridos.

Cabe tener presente que, a la luz del marco legal en materia de asociaciones público privadas, las adendas tramitadas por el MTC con algunos de sus concesionarios han superado con creces el año desde el inicio de la negociación hasta su suscripción, tal como se visualiza en el siguiente cuadro:

Proyecto	Adenda	Inicio	Suscripción	Duración aproximada
ML1	2	3/10/2012	23/07/2014	21 meses y 20 días
	1	3/10/2012	13/11/2013	13 meses y 10 días
TP Paíta	2	14/08/2020	2/06/2023	33 meses y 18 días
Terminal Norte Multipropósito	1	30/07/2018	25/11/2022	52 meses
Nuevo Terminal de Contenedores	2	16/05/2014	27/02/2020	69 meses

Elaboración MTC

En tal sentido, las adendas requeridas por los concesionarios del AIJCH y de la Línea 2 del Metro no podrán ser suscritas dentro de los plazos requeridos.

De lo antes indicado, se desprende que resulta inviable utilizar el mecanismo establecido por las normas de asociaciones público privadas a efectos de implementar las adecuaciones contractuales requeridas, que permitan mitigar, en el corto plazo, los impactos de (1) la no ejecución de los accesos viales internos que permitan el ingreso al Nuevo Terminal a través de los Puentes Modulares; y, (2) los retrasos en la ejecución de las obras en la Estación E-13; por lo que es necesario que se adopten medidas extraordinarias y de eficacia inmediata – como las dispuestas en el Decreto de Urgencia - que permitan dinamizar y viabilizar la continuidad y ejecución de la ampliación del AIJCH y del Proyecto Línea 2 del Metro de Lima y Callao.

- Sobre el AIJCH

En el caso del inicio de operaciones del Nuevo terminal del AIJCH, la postergación inevitable que sufrió la construcción del Puente Santa Rosa, debido a factores exógenos imprevisibles y fuera del control del Estado (ya que a pesar de todos los esfuerzos realizados por el MTC para lograr la contratación del contratista para la ejecución del referido puente, no era posible que el concedente pudiese anticipar o prever las conductas de los agentes en el mercado, tales como la falta de interés de postores en el proceso de contratación bajo la modalidad de obras por impuestos convocado por Proinversión); motivó al MTC a instalar puentes modulares como accesos transitorios al Nuevo Terminal, medida que demanda a su vez la implementación de nuevas vías de acceso al terminal aeroportuario.

En tal sentido, considerando que el Nuevo Terminal debe iniciar operaciones a más tardar en enero de 2025, y que la construcción de las nuevas VÍAS INTERNAS demora aproximadamente 10 meses, resulta inviable utilizar el mecanismo establecido por las normas de asociaciones público privadas a efectos de implementar las adecuaciones contractuales requeridas, en tal razón se requiere una medida excepcional que permita a las partes aplicar reglas especiales descritas en los artículos 2 y 3 del Decreto de Urgencia, y que bajo la voluntad de las Partes establezcan el acuerdo – de suspender la retribución parcial y temporalmente – para garantizar la construcción de las VIAS INTERNAS.

- Sobre la Línea 2

Con relación a la problemática que enfrenta el proyecto Línea 2 del Metro, como hemos indicado, la caja de la Estación E-13 no puede ser construida debido a un evento exógeno, excepcional e imprevisible, como es la falta injustificada de otorgamiento de las autorizaciones municipales a pesar de que el Concesionario ha cumplido con presentar los requisitos del TUPA de la entidad.

La alternativa de solución es permitir un “paso en lleno” de la TBM-1 en ambas estaciones, lo que requiere una modificación de la secuencia constructiva contemplada en el Contrato de Concesión de la Línea 2 del Metro (de “Paso en Vacío” – con la caja de la estación construida previo al paso de la tuneladora – a “Paso en Lleno”, que implica que la estación se construye después de que pase la TBM), lo cual supone suscribir una Adenda al Contrato de Concesión de la Línea 2.⁵²

Sin embargo, esta alternativa no resulta viable para eliminar o mitigar el riesgo de paralización de la tuneladora, por los plazos normalmente amplios que demanda el tramitar modificaciones contractuales asociadas a proyectos complejos como la Línea 2 del Metro de Lima.

En tal sentido, considerando que existe el riesgo de una inminente paralización de la TBM-1 al llegar a la Estación E-13, resulta inviable utilizar el mecanismo establecido por las normas de asociaciones

⁵²

Mediante Carta ML2-SPV-CARTA-2023-2684 de fecha 26 de octubre de 2023, el Concesionario propuso como alternativa – para evitar la paralización de la tuneladora – el cambio de secuencia constructiva de “Paso en Vacío” contemplado en el Contrato de Concesión de Línea 2 del Metro a “Paso en Lleno”, lo que permitiría a la TBM-1 pasar por la E-13 sin haber realizado la excavación completa de la caja de la Estación.

público privadas a efectos de implementar las adecuaciones contractuales requeridas, en tal razón se requiere una medida excepcional que permita aplicar reglas especiales al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a fin de permitir una modificación contractual que viabilice el cambio de la secuencia constructiva de “Paso en vacío” a “Paso en lleno, dentro de los plazos requeridos.

5.2.4 Sobre la transitoriedad de la medida

El presente Decreto de Urgencia, tendrá un plazo de vigencia, hasta el 31 de diciembre de 2024, tiempo necesario para implementar las medidas previstas en esta norma, las cuales se relacionan con las necesidades de transporte seguro, rápido y eficiente de la población, la necesidad de incrementar la capacidad de atención de pasajeros de la Línea del 2 Metro de Lima y Callao, AIJCH, el cumplimiento de los compromisos contractuales asumidos por el Estado Peruano.

Es preciso señalar que, la devolución por parte del concesionario del AIJCH, del monto derivado de la suspensión parcial de la obligación de pago de la Retribución de un trimestre de 2024, en el segundo semestre del 2027, no vulnera el requisito de transitoriedad del Decreto de Urgencia, toda vez que la medida contemplada en la referida norma es el establecimiento de reglas especiales para efectuar ciertas modificaciones contractuales mediante adendas, habilitación que estará vigente hasta el 31 de diciembre de 2024. En tal sentido, el cumplimiento de la temporalidad del Decreto de Urgencia se agota con la firma de las adendas correspondientes antes del 31 de diciembre de 2024, siendo que, el alcance, procedimientos y plazos son aspectos que se regularán en las adendas que se suscriban como consecuencia de los acuerdos de las partes, pudiendo exceder el plazo de vigencia del Decreto de Urgencia.

5.2.5 Sobre la generalidad e interés nacional de la medida

Esta exigencia implica que debe ser el “interés nacional” que justifique la aplicación de la medida concreta. Ello quiere decir que los beneficios que depare la aplicación de la medida no pueden circunscribir sus efectos en intereses determinados, sino por el contrario, deben alcanzar a toda la comunidad.

Al respecto, de la relevancia competitiva de Lima y Callao para la economía nacional, se desprende que cualquier asunto que impacte a la infraestructura de transporte, así como su operación, sobre todo en su interfaz terrestre y aérea, impacta al sistema logístico del Perú, y, por ende, a la productividad de la economía nacional, así como a la movilidad de los usuarios beneficiarios de estos proyectos, siendo estos impactos positivos evidentemente de interés nacional.

- Del Nuevo Terminal del AIJCH

En ese contexto, el AIJCH es el aeropuerto más importante del Perú (único aeropuerto internacional del país), y con la entrada en operación del Nuevo Terminal, busca ser el principal centro de conexión logística, comercial y turística de Sudamérica⁵³, bajo esa línea, el cumplimiento del presente

53

MENDIOLA, Alfredo; ARÉVALO, Grissy; MARATUECH, Paul; PÉREZ, Jessica; VALENCIA, Juan Carlos. Concesión del Aeropuerto Jorge Chávez: evaluación del valor generado. – Lima: Universidad ESAN, 2011. – 182 p. – (Serie Gerencia para el Desarrollo; 19)

requisito se sustenta en que los beneficios que deparan las medidas propuestas impactan positivamente en la economía nacional y el interés general.

En ese sentido, se considera que las medidas propuestas buscan, entre otros:

- ✓ Optimizar los niveles de servicio para los usuarios de la infraestructura aeroportuaria más importante del país, la cual tiene una demanda creciente que espera superar los 30 millones de pasajeros para el 2025.
- ✓ Evitar las potenciales demandas CIADI que pudiera iniciar el Concesionario, a fin de recibir alguna compensación por el retraso en la puesta en operación del Nuevo Terminal (unos USD 400 millones de dólares de los Estados Unidos aproximadamente).⁵⁴
- ✓ Generar mayor competitividad, mayores destinos, mayor conectividad y mejores ofertas de aerolíneas, brindando así un mejor servicio al pasajero y a sus acompañantes. La ubicación estratégica del AIJCH lo ha convertido en un importante centro de conexión en Suramérica, y la Nueva Terminal es un factor clave para que el Perú se convierta en un hub comercial, logístico y turístico en la región.
- ✓ Aprovechar la ampliación de capacidad del nuevo AIJCH, (inversión de 2,000 millones de dólares de los Estados Unidos de América, por parte de LAP y con una inversión adicional de 300 millones de dólares por parte de terceros para el desarrollo de espacios comerciales y de servicios).
- ✓ La generación – estimada - de más de 90 mil empleos directos e indirectos, consolidándose como un eje en la creación de empleo sostenible en la región, beneficio que se frustraría con un retraso en la operación del referido terminal.⁵⁵

En atención a ello, la medida resulta ser de interés general ya que la operación del Nuevo Terminal permitirá posicionar al país, no solo como un hub de trasbordos de pasajeros y de servicios en la región, sino también como una plataforma de negocios que atraerá desarrollo para la economía nacional, y contribuirá con mayor confianza y la buena imagen del Perú ante la inversión extranjera, fortaleciendo acuerdos multilaterales que permitan la reducción del cierre de brechas de infraestructura en el Perú.

- Del Proyecto Línea 2 del Metro

Sobre el particular, la implementación del “paso en Lleno” de la tuneladora TBM-1 por la Estación E-13, evitaría su paralización frente a la Estación E-13, lo que genera impactos positivos para la economía nacional:

- ✓ Se evitarían los sobrecostos por la paralización de la tuneladora.
- ✓ Se permite la continuidad del proyecto, lo que evita nuevos retrasos.

⁵⁴ <https://www.infobae.com/peru/2023/08/21/aeropuerto-jorge-chavez-mtc-instalara-dos-puentes-temporales-de-acceso-al-nuevo-terminal-para-evitar-penalidad-millonaria/>

⁵⁵ <https://www.lima-airport.com/comunicados/noticias/ver/nuevo-aeropuerto-jorge-chavez-se-encontrara-listo-para-operar-a-partir-de-diciembre-del-2024>

- ✓ Levantamiento de los cerramientos de obra y desvíos del tráfico vehicular, que causa malestar social ya que impacta en la economía de pequeños negocios y en los peatones.
- ✓ Pérdida del beneficio social, ya que los usuarios no podrán beneficiarse de un servicio de transporte rápido, seguro, eficiente y ambientalmente amigable.

5.2.6 Sobre la conexidad

El requisito de conexidad implica que debe existir una vinculación inmediata entre la medida aplicada y las circunstancias extraordinarias existentes. Las medidas extraordinarias y los beneficios que su aplicación produzcan deben surgir del contenido mismo del decreto de urgencia y no de acciones diferidas en el tiempo o, menos aún, de delegaciones normativas, pues ello sería incongruente con una supuesta situación excepcionalmente delicada.

- Del Nuevo Terminal del AIJCH

En el caso de la conectividad entre el Nuevo Terminal y los Puentes Modulares, la aplicación de reglas especiales al procedimiento de modificación contractual, permite a las partes enfrentar el imprevisible retraso en la construcción del Puente Santa Rosa, vía principal de ingreso hacia el Nuevo Terminal y la instalación de Puentes Modulares como solución temporal a dicho retraso, mediante la suscripción de una modificación contractual que permita al concesionario ejecutar las VIAS INTERNAS para conectar el AIJCH a los referidos puentes, dentro de los plazos requeridos para la operación comercial del Nuevo Terminal en la fecha acordada por el concedente y el concesionario (antes de enero de 2025).

En ese sentido, la medida tiene incidencia y conexión directa con la situación que se busca revertir (la imposibilidad de iniciar operaciones en el Nuevo Terminal por ausencia de VIAS INTERNAS que conecten con los Puentes Modulares) y, que, de no implementarla, implicará una afectación a la economía nacional y al interés general, tal como se ha indicado en el numeral 5.2.3 precedente.

- Del Proyecto Línea 2 del Metro

En el caso de la problemática de la Estación E-13, la aplicación de reglas especiales al procedimiento de modificación contractual descritas en los artículos 2 y 3 del Decreto de Urgencia, permite la suscripción de una modificación contractual que permita el cambio de secuencia constructiva – de Paso en Vacío a Paso en Lleno – dentro de los plazos requeridos por el proyecto (junio de 2024), a efectos de evitar la paralización de la tuneladora TBM-1 frente a la Estación E-13 como consecuencia del imprevisible retraso en el otorgamiento de los permisos municipales para la construcción de la caja de la referida estación, con los impactos negativos sistémicos para la economía nacional y el interés general, descritos en detalle en el numeral 2.2.2 precedente.

En el mismo sentido, a efectos de evitar dichos perjuicios a la economía nacional e interés general que se derivan del retraso en la puesta en operación de la totalidad del Tramo 1B del proyecto, la aplicación de las reglas especiales al procedimiento de modificación contractual, previstas en el Decreto de Urgencia, permitirá implementar una modificación

contractual en torno al paso en lleno de la TBM-1 por el espacio que debía ocupar la Estación E-13 para así llegar a la Estación E-11 o Parque Murillo, retirar el material excavado de todo el lado OESTE del Tramo 1-B; y posibilitar la culminación de las obras de acabados y arquitectura entre las estaciones E-19 a E-11.

De esta manera, se verifica que existe conexidad entre los eventos imprevisibles y extraordinarios, descritos anteriormente, que, de no corregirse, impactarán negativamente en la operación del Nuevo Terminal de AIJCH y la ejecución de estaciones del Proyecto Línea 2.

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

El presente Decreto de Urgencia, no genera mayor cambio en el ordenamiento jurídico nacional, puesto que no se derogan ni modifican normas vigentes; no obstante, establece medidas extraordinarias y temporales, en materia económica y financiera, que permitan al Estado peruano realizar acciones inmediatas para la atención de asuntos urgentes e imprevisibles, de interés nacional.

De otro lado, en relación con la operación del AIJC, permitirá de adopte medidas inmediatas en materia económica y financiera que permitirán el inicio de operaciones del nuevo terminal de pasajeros, a fin de beneficiar a los usuarios que el utiliza el servicio de transporte aéreo y evitar pérdidas económicas al Estado Peruano

Por otro lado, respecto de la Línea 2, la presente norma no deroga normas vigentes, sino que establece medidas extraordinarias y temporales, en materia económica y financiera, que permitan al Ministerio de Transportes y Comunicaciones realizar acciones inmediatas para continuar con la ejecución de las inversiones obligatorias del Contrato de Concesión del Proyecto Línea 2 del Metro para Lima y Callao; con la finalidad de garantizar la construcción de infraestructura de transportes y otorgar un medio de transporte seguro a los usuarios.

De igual forma, es necesario precisar que, desde la perspectiva constitucional, el presente Decreto de Urgencia cumple con los criterios de excepcionalidad, necesidad, transitoriedad, generalidad y conexidad que exige la jurisprudencia del Tribunal Constitucional para la validez constitucional de este tipo de normas.⁵⁶ En efecto, tal y como se ha fundamentado *ut supra* en la presente exposición de motivos, las medidas adoptadas en esta norma responden a las exigencias constitucionales antes citadas.

VII. SOBRE LA EXCEPCIÓN DEL AIR EX ANTE

El presente Decreto de Urgencia se encuentra dentro del supuesto de excepción del AIR Ex Ante, previsto en el sub numeral 9 del numeral 28.1 del artículo 28 del Reglamento que desarrolla el Marco Institucional que rige el Proceso de Mejora de la Calidad Regulatoria y establece los Lineamientos Generales para la aplicación del Análisis de Impacto Regulatorio Ex Ante aprobado por Decreto Supremo N° 063-2021-PCM, al tratarse de un Decreto de Urgencia que dicta medidas extraordinarias en materia económica y financiera.

En ese sentido, se debe recordar que a través del acuerdo que consta en el Acta de Sesión Virtual N° 229 la Comisión Multisectorial de Calidad Regulatoria (CMCR)

⁵⁶

Véase: Tribunal Constitucional. Sentencia recaída en el Expediente N° 00001-2021-PI/TC, de fecha 7 de setiembre de 2021, f. j. 26.

estableció que para los casos de los proyectos normativos que califican dentro de los supuestos fuera del alcance del AIR Ex Ante contenidos en los sub numerales del 1 al 17 del numeral 28.1 del artículo 28 del Reglamento del AIR Ex Ante, no se requiere que la entidad proponente remita el Anexo 7 y, por ende, no se exige contar con pronunciamiento de la CMCR declarando su improcedencia del AIR Ex Ante para continuar con su trámite de aprobación.



PODER EJECUTIVO

DECRETOS DE URGENCIA

**DECRETO DE URGENCIA
N° 009-2024**

**DECRETO DE URGENCIA QUE APRUEBA MEDIDAS
EXTRAORDINARIAS EN MATERIA ECONÓMICA Y
FINANCIERA PARA DINAMIZAR E IMPULSAR LA
EJECUCIÓN DE PROYECTOS DE INVERSIÓN EN
TRANSPORTES**

LA PRESIDENTA DE LA REPÚBLICA

CONSIDERANDO:

Que, en el marco del Plan Nacional de Infraestructura Sostenible para la Competitividad 2022-2025 – PNISC, aprobado por Decreto Supremo N° 242-2022-EF (en adelante, PNISC); se vienen ejecutando y se ejecutarán en los ejercicios anuales siguientes, de forma simultánea, diversas intervenciones viales y ferroviarias que buscan optimizar la infraestructura de transporte de uso público y descongestionar el tránsito vehicular altamente saturado de Lima y del Callao, a efectos de asegurar un servicio de transporte eficiente, seguro y con niveles de servicio óptimos. Dichas medidas incluyen el despliegue de líneas de metro subterráneo, viaductos, la ampliación de la capacidad del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez y la del hub portuario Callao-Chancay, entre otras que a futuro añadan los gobiernos locales;

Que, si bien dichas intervenciones tienen como objetivo mejorar la circulación vial e incrementar la capacidad aérea y portuaria de Lima y Callao, al ejecutarse en forma simultánea, generan también una confluencia de intervenciones, que en algunos casos genera mayores cerramientos de calles que saturan, aún más, el tráfico vehicular, ocasionando pérdida de horas laborables, afectación de negocios, impactando los procesos logísticos aeroportuarios existentes y sus proyecciones; y en otros casos determinan la necesidad impostergable de realizar adecuaciones contractuales - por situaciones sobrevinientes y repentinas - que deben implementarse en forma inmediata para no perjudicar la ejecución de cronogramas, evitar mayores superposiciones de obras con los proyectos que a futuro se sumen a la ejecución;

Que, como parte de la problemática descrita, el Contrato de Concesión del Proyecto "Línea 2 y Ramal Av. Faucett - Av. Gambetta de la Red Básica del Metro de Lima y Callao" (en adelante, el Contrato de Concesión del Proyecto Línea 2) debió entrar en operación el año 2021; sin embargo, a la fecha se encuentra aún en fase de construcción y sólo ejecutada al 54.57%; enfrentando en la actualidad la incertidumbre sobreviniente e imprevisible de no contar con fecha cierta para obtener las habilitaciones legales necesarias para iniciar la construcción de su estación central, la Estación E-13, situación que ha agravado severamente la cronología general de dicho proyecto, al punto de ocasionar un riesgo de paralización inminente de las labores de perforación subterránea de la Tuneladora – TBM-1 que se proyecta para mediados de Junio de 2024; contingencia que de no evitarse, posterga gravemente la entrada en operación del Proyecto impactando negativamente en la expectativa ciudadana de 600 mil ciudadanos que a diario podrían desplazarse a través de un servicio de transporte moderno, rápido, ambientalmente sostenible y que no lo hacen; sin perjuicio de las significativas contingencias económicas que generan para el erario público, las inversiones truncas y expectativas económicas postergadas en eventuales controversias internacionales futuras;

Que, por otro lado, en el caso del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH), se enfrenta el

riesgo inminente de no iniciar en forma oportuna, las operaciones de su nuevo terminal aeroportuario, afectando con ello a los usuarios del servicio aeronáutico, debido a la imposibilidad sobreviniente e imprevisible que han enfrentado PROVIAS NACIONAL, el Ministerio de Transportes y PROINVERSIÓN de adjudicar durante el año 2023, la construcción del acceso a dicho terminal aeroportuario por el Puente Santa Rosa, dificultad que ha determinado la repentina necesidad de instalar Puentes Modulares transitorios a la altura de la avenida Aeropuerto; y realizar obras internas de accesos adicionales al nuevo terminal en la fecha programada;

Que, a efectos de evitar los importantes perjuicios expuestos, resulta imprescindible autorizar de forma excepcional, al Ministerio de Transportes y Comunicaciones a utilizar las reglas especiales que se describen en los artículos 2 y 3 del presente Decreto de Urgencia, de forma que pueda realizar modificaciones contractuales con las respectivas empresas concesionarias en el corto plazo y revertir las situaciones descritas previamente;

Que, en adición a lo expuesto, la confluencia de estos importantes proyectos con el rol recientemente asumido por el Estado Peruano como sede de los Juegos Panamericanos 2027; enfatiza aún más la necesidad de adoptar medidas urgentes hoy, a efectos de destrabar estos importantes proyectos hacia el 2027 de forma que podamos contar con un mejor nivel de servicio a través del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez y un mayor número de estaciones operativas en la Línea 2 del Metro de Lima, lo que a su vez redundará también en permitirnos, recibir en las mejores condiciones posibles, a los más de 1 millón de personas que participarán de la aludida Fiesta Deportiva;

Que, en virtud del sub numeral 9 del numeral 28.1 del artículo 28 del Reglamento que desarrolla el Marco Institucional que rige el Proceso de Mejora de la Calidad Regulatoria y establece los Lineamientos Generales para la aplicación del Análisis de Impacto Regulatorio Ex Ante, aprobado por Decreto Supremo N° 063-2021-PCM, la presente norma está excluida del alcance del AIR Ex Ante;

Que, en mérito a lo expuesto, con la finalidad de dinamizar los proyectos Nuevo Terminal del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez y Línea 2 del Metro de Lima y Callao; corresponde establecer medidas excepcionales y urgentes en materia económica y financiera, con la finalidad de garantizar el oportuno desarrollo de acciones que garanticen la continuidad y eficiencia en la ejecución de los referidos proyectos;

En uso de las facultades conferidas por el numeral 19) del artículo 118 de la Constitución Política del Perú;

Con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros; y,

Con cargo de dar cuenta al Congreso de la República;

DECRETA:

Artículo 1.- Objeto

El presente Decreto de Urgencia tiene por objeto establecer medidas extraordinarias y urgentes en materia económica y financiera, que permitan destrabar la ejecución de los proyectos de inversión en transportes que se describen en los artículos 2 y 3, evitando que su postergación afecte la expectativa ciudadana de contar con servicios modernos de transporte terrestre y aeronáutico, coadyuvando al cumplimiento de los compromisos contractuales asumidos por el Estado Peruano ante inversionistas internacionales, y evitando las pérdidas económicas que pueden derivarse de controversias internacionales como consecuencia de retrasos significativos en la ejecución de dichos proyectos..

Artículo 2.- Reglas especiales para la construcción de vías internas necesarias para la operación del nuevo terminal del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Autorizar de manera excepcional al Ministerio de Transportes y Comunicaciones a acordar con el Concesionario, una modificación contractual al Contrato de Concesión para la construcción, mejora, conservación y explotación del Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez"; con la finalidad de viabilizar la construcción de las vías internas que conectarán el nuevo terminal del

Aeropuerto Internacional Jorge Chávez con los puentes modulares que instalará el Ministerio de Transportes y Comunicaciones; siguiendo de manera exclusiva las siguientes reglas especiales:

a. La construcción de las vías internas a las que se refiere el párrafo precedente se financia con cargo a la Retribución que el Concesionario paga al Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Dicho monto corresponde a parte de la Retribución de un trimestre del 2024. El alcance, procedimiento y plazos para la devolución de este monto al concedente serán pactados por las partes en la modificación contractual que se suscriba al amparo del presente artículo. Los recursos a los que se refiere el presente literal no pueden ser destinados a fines distintos a lo previsto en el presente artículo.

b. De manera previa a la modificación contractual, el Concedente evalúa y sustenta el impacto sobre los parámetros económicos financieros, a fin de asegurar que la medida mantiene el equilibrio económico financiero del Contrato de Concesión; así como, sustentar y asegurar la no afectación a las condiciones de competencia del mencionado proceso de Promoción de la Inversión Privada, procurando no alterar la asignación de riesgos y la naturaleza del proyecto.

c. Para acordar la referida modificación contractual, se requerirá únicamente la opinión técnica, previa y no vinculante, del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN), en el marco de sus competencias, la que se emitirá en un plazo no mayor de diez (10) días hábiles de recibida la propuesta de modificación contractual visada por las Partes. En caso de que OSITRAN no se pronuncie en el plazo señalado, se entenderá que su opinión es favorable.

El OSITRAN podrá requerir mayor información dentro de los tres (3) días hábiles de recibida la comunicación del concedente, solicitando la opinión a la que hace referencia el párrafo precedente. El concedente deberá remitir la información solicitada en un plazo de tres (3) días hábiles. En este caso, el plazo indicado en el párrafo precedente se suspende hasta que el concedente cumpla con remitir la información requerida, reiniciándose el cómputo del plazo.

El OSITRAN realiza las labores de supervisión, conforme a sus competencias.

d. La referida modificación contractual no podrá incluir ni reconocer el pago de ninguna compensación o indemnización en favor del Concesionario derivadas del acuerdo suscrito en el marco del presente artículo.

Artículo 3.- Reglas especiales para la ejecución del Paso en Lleno de la tuneladora -TBM en la Estación E-13: Estación Central del Proyecto Línea 2.

Autorizar de manera excepcional al Ministerio de Transportes y Comunicaciones a acordar con el Concesionario, una modificación contractual al Contrato de Concesión para el diseño, financiamiento, construcción, equipamiento electromecánico, equipamiento de sistema y provisión de material rodante, operación y mantenimiento del Proyecto "Línea 2 y Ramal Av. Faucett – Av. Gambetta de la Red Básica del Metro de Lima y Callao"; con la finalidad de permitir e implementar el paso en lleno de la Tuneladora – TBM-1 en la Estación E-13: "Estación Central", de manera previa a su construcción:

Para ello se siguen de manera exclusiva las siguientes reglas especiales:

a. De manera previa a la modificación contractual, el Concedente evalúa y sustenta el impacto sobre los parámetros económicos financieros, a fin de asegurar que la medida mantiene el equilibrio económico financiero del Contrato de Concesión; así como, sustentar y asegurar la no afectación a las condiciones de competencia del mencionado proceso de Promoción de la Inversión Privada, procurando no alterar la asignación de riesgos y la naturaleza del proyecto.

b. Para acordar la referida modificación contractual, se requerirá únicamente la opinión técnica, previa y no vinculante, del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN),

en el marco de sus competencias, la que se emitirá en un plazo no mayor de diez (10) días hábiles de recibida la propuesta de modificación contractual visada por las Partes. En caso de que OSITRAN no se pronuncie en el plazo señalado, se entenderá que su opinión es favorable.

El OSITRAN podrá requerir mayor información dentro de los tres (3) días hábiles de recibida la comunicación del concedente, solicitando la opinión a la que hace referencia el párrafo precedente. El concedente deberá remitir la información solicitada en un plazo de tres (3) días hábiles. En este caso, el plazo indicado en el párrafo precedente se suspende hasta que el concedente cumpla con remitir la información requerida, reiniciándose el cómputo del plazo.

El OSITRAN realiza las labores de supervisión, conforme a sus competencias.

c. La modificación contractual que suscriban las Partes deben contemplar los aspectos técnicos y económicos que permitan alcanzar la finalidad señalada en el presente artículo.

d. La referida modificación contractual no podrá incluir ni reconocer el pago de ninguna compensación o indemnización en favor del Concesionario derivadas del acuerdo suscrito en el marco del presente artículo.

Artículo 4.- Del Control Concurrente

La Contraloría General de la República efectúa el control concurrente de las acciones programadas a que se refiere el presente Decreto de Urgencia, en el marco de la Ley N° 27785, Ley Orgánica del Sistema Nacional de Control y de la Contraloría General de la República. Lo expuesto no limita el ejercicio de otras modalidades de control en el marco del Sistema Nacional de Control.

Artículo 5.- Financiamiento

La implementación de lo establecido en el presente Decreto de Urgencia, se financia con cargo al presupuesto institucional de las entidades involucradas, sin demandar recursos adicionales al Tesoro Público.

Artículo 6.- Vigencia

El presente Decreto de Urgencia tiene vigencia hasta el 31 de diciembre de 2024.

Artículo 7.- Refrendo

El presente Decreto de Urgencia es refrendado por el Presidente del Consejo de Ministros, el Ministro de Economía y Finanzas, y el Ministro de Transportes y Comunicaciones.

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

DINA ERCILIA BOLUARTE ZEGARRA
Presidenta de la República

GUSTAVO LINO ADRIANZÉN OLAYA
Presidente del Consejo de Ministros

JOSÉ BERLEY ARISTA ARBILDO
Ministro de Economía y Finanzas

RAÚL PÉREZ REYES ESPEJO
Ministro de Transportes y Comunicaciones

2289975-1

CULTURA

Aprueban la institucionalización de la estrategia de participación ciudadana Patrimonio Limpio y Activo, cuidando juntos nuestro legado cultural

**RESOLUCIÓN MINISTERIAL
N° 000217-2024-MC**

San Borja, 17 de mayo del 2024