

**ADENDA AL CONTRATO DE CONCESIÓN PARA LA OPERACIÓN  
DEL SERVICIO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS A TRAVÉS DE BUSES  
TRONCALES Y ALIMENTADORES EN EL PRIMER CORREDOR  
SEGREGADO DE ALTA CAPACIDAD – COSAC I.**

Conste por el presente documento la Adenda al Contrato de Concesión para la Operación del Servicio de Transporte de Pasajeros a través de Buses Troncales y Alimentadores en el Primer Corredor Segregado de Alta Capacidad – COSAC I, (en adelante la "ADENDA), que celebran:

**LIMA BUS INTERNACIONAL S.A.**, con domicilio en [Los Protales 329- Ate], debidamente representado por [José Luis Díaz León], identificado con D.N.I. N° [09256049], facultado al efecto según poderes inscritos en el asiento [A00001] de la Partida Electrónica N° [12203849] del [11/09/08] (en adelante, el "CONCESIONARIO").

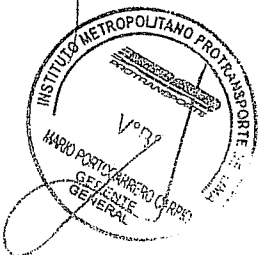
Y de la otra parte:

**EI INSTITUTO METROPOLITANO PROTRANSPORTE DE LIMA - PROTRANSPORTE**, con domicilio en Pasaje Santiago Acuña N° 127, Cuarto Piso, debidamente representado por su Gerente General, señor Mario Portocarrero Carpio, identificado con D.N.I. N° 08862185, facultado al efecto según poderes inscritos en el asiento N° 00008] de la Partida Electrónica N° 11726529 de la Oficina Registral de Lima. (en adelante, el "PROTRANSPORTE").

En los términos y condiciones siguientes:

**1. Primero: Antecedentes**

- 1.1 Mediante Ordenanza N° 732, de fecha 25 de noviembre de 2004, se creó el Instituto Metropolitano Protransporte de Lima - en adelante PROTRANSPORTE - como organismo Público Descentralizado de la Municipalidad Metropolitana de Lima y encargado de la administración del Sistema de Corredores Segregados de Alta Capacidad.
- 1.2 A través del artículo primero de la Ordenanza N° 873, se aprobó el Reglamento de Operación del Sistema de Corredores Segregados de Alta Capacidad de la Municipalidad Metropolitana de Lima (en adelante el ROS).
- 1.3 De acuerdo a la estructura establecida en el ROS, el Sistema está compuesto por cuatro (4) componentes: (i) El transporte, (ii) El Recaudo, (iii) El Fideicomiso y (iv) El Centro de Control y Gestión. De estos cuatro (4) componentes, tres (3) de ellos serán administrados, y explotados por cuenta y riesgo de la inversión privada.



- 1.4 PROTRANSPORTE ha convocado las correspondientes Licitaciones Públicas a efecto de entregar en concesión la operación del servicio de transporte de pasajeros a través de Buses Troncales y Buses Alimentadores, así como de la Unidad de Recaudo en el Primer Corredor Segregado de Alta Capacidad – COSAC I.
- 1.5 El día 12 de septiembre de 2008, PROTRANSPORTE suscribió con el CONCESIONARIO, el Contrato de Concesión para la Operación del Servicio de Transporte de Pasajeros a través de Buses Troncales y Alimentadores en el Primer Corredor Segregado de Alta Capacidad – COSAC I. (en adelante el Contrato de Concesión)

## 2. Segundo: Objeto

- 2.1 Por el presente acto, el CONCESIONARIO Y PROTRANSPORTE, luego de las reuniones que han venido efectuado a efecto de coordinar la implementación y ejecución del Contrato de Concesión desde su suscripción han convenido en efectuar las siguientes modificaciones al mismo:

- A. MODIFICAR LA FECHA DE INICIO DE LA OPERACIÓN a que se refiere el Numera 3.3 de la Cláusula Tercera del Contrato de Concesión, quedando redactado dicho numeral de la siguiente manera:

### 3.3 Inicio de la Prestación del Servicio

“La prestación del Servicio debe comenzar en la Fecha de Inicio. La Fecha de Inicio es aquella en la que el Concedente pone a disposición del Concesionario la Infraestructura del Sistema necesaria para iniciar operaciones efectivas.

La Fecha de Inicio será el 29 de diciembre de 2009.

Excepto que por causas no imputables al Concedente o por un evento de fuerza mayor que el Concedente no pueda poner a disposición del Concesionario la Infraestructura del Sistema o los Patios de Estacionamiento, la Fecha de Inicio no será después del 30 de enero del 2010, debiendo incorporarse al Servicio los Buses Troncales y Buses Alimentadores de acuerdo al programa especificado en el Anexo N° 17.

(...).”

- B. ESTABLECER QUE LOS COSTOS DE LA CERTIFICACIÓN DEL ORIGEN DEL PROCESO FABRICACIÓN DE BUSES O BUSES ENSABLADOS CUMPLAN CON LAS CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DEL ANEXO 13 DEL CONTRATO DE CONCESIÓN a que se refiere el



Numera 7 del citado Anexo, serán asumidos por el CONCESIONARIO, quedando redactado dicho numeral de la siguiente manera:

#### 7. Requisitos Adicionales

"Protransporte, exigirá, a través de una Empresa supervisora internacional, cuyo costo será asumido por el Concesionario, la certificación en origen del proceso de fabricación de buses o de los buses ensamblados, que acredite que los mismos cumplen con las especificaciones técnicas previstas en el presente Anexo.  
(...)."

- C. Modificar el Anexo 11 del Contrato de Concesión, que contiene el Contrato de Fideicomiso de Activos en Garantía. La modificación radica en que se incluya la DEFINICION de las OBLIGACIONES GARANTIZABLES contenida en la Cláusula Primera del Contrato de Fideicomiso de Activos en Garantía, LAS OBLIGACIONES PROVENIENTES DEL FINANCIAMIENTO GARANTIZABLE A FAVOR DE LOS ACREEDORES PERMITIDOS, quedando redactada dicha definición de la siguiente manera:

#### PRIMERA: DEFINICIONES

(...)

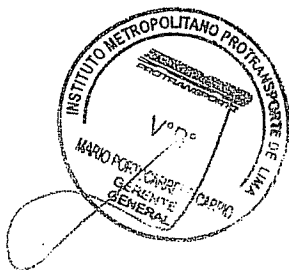
"OBLIGACIONES GARANTIZADAS: Son todas las obligaciones asumidas por el FIDEICOMITENTE de conformidad con el CONTRATO DE CONCESIÓN, incluyendo, sin limitarse a, las OBLIGACIONES PECUNIARIAS, las comisiones del FIDUCIARIO, los gastos de ejecución de este fideicomiso y cualquier otro gasto derivado de la celebración y ejecución de este CONTRATO, y los que pudieran generarse como consecuencia de la constitución, administración y devolución del PATRIMONIO FIDEICOMETIDO.

**Asimismo, esta definición comprende los Financiamientos Garantizables a favor de los Acreedores Permitidos, en los términos definidos en el CONTRATO DE CONCESIÓN.**

Comprende también las obligaciones de restitución de prestaciones recibidas por el FIDEICOMITENTE provenientes (i) de la resolución del CONTRATO DE CONCESIÓN y (ii) de la declaratoria de ineficacia del CONTRATO DE CONCESIÓN, independientemente de la causa de dicha ineficacia.

### 3. Tercero: Declaraciones y Garantías

LAS PARTES declaran y garantizan que:



3.1 La presente ADENDA al CONTRATO DE CONCESIÓN constituye una obligación válida y exigible.


3.2 La celebración de la presente ADENDA AL CONTRATO DE CONCESIÓN, así como el cumplimiento de las obligaciones que ésta, le impone se encuentran dentro de sus facultades estatutarias y no infringen: (i) su estatuto social; (ii) ninguna ley, decreto, reglamento o derecho que le sea aplicable; ni (iii) ninguna orden, resolución, sentencia o laudo de cualquier tribunal u otra dependencia judicial o extrajudicial, arbitral o administrativa que le sea aplicable en el territorio nacional que tenga conocimiento a la fecha de suscripción de la presente ADDENDA; ni.

4. **Cuarto: Varios**

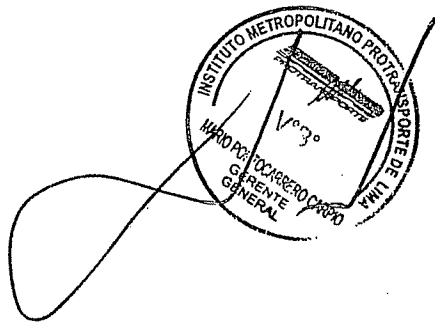
La presente ADENDA se regula por lo dispuesto en el Contrato de Concesión, incluyendo, pero sin limitarse, a la Base Legal aplicable prevista en dicho contrato, y el procedimiento de solución de controversias previsto en su Cláusula Décimo Sexta.

Suscrito en Lima, a los [doce] días del mes de [enero] de 2009, en tres (3) ejemplares originales.

[CONCESONARIO]

  
JOSÉ LUIS DÍAZ LEÓN  
LIMA BUS INTERNACIONAL S.A.

INSTITUTO METROPOLITANO PROTRANSPORTE DE LIMA





**SEGUNDA ADENDA AL CONTRATO DE CONCESIÓN DE LA OPERACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS MEDIANTE BUSES TRONCALES Y ALIMENTADORES EN EL SISTEMA DE CORREDORES SEGREGADOS DE ALTA CAPACIDAD – COSAC I**

Conste por el presente documento la Segunda Adenda al Contrato de Concesión de la Operación del Servicio de Transporte de Pasajeros Mediante Buses Troncales y Alimentadores en el Sistema de Corredores Segregados de Alta Capacidad – COSAC I (en adelante, **LA ADENDA**), que celebran de una parte: **LIMA BUS INTERNACIONAL 1 S.A.**, con domicilio en Av. Aviación N° 2836 oficina 301, distrito de San Borja, Provincia y Departamento de Lima, con R.U.C N° 20492418952, debidamente representado por su Presidente del Directorio, señor José Luís Díaz León, identificado con D.N.I. N° 09256099, según facultades inscritas en el Asiento A00001 de la Partida Electrónica 12203849 de la Oficina Registral de Lima (en adelante, el **CONCESIONARIO**); y de la otra; el **INSTITUTO METROPOLITANO PROTRANSPORTE DE LIMA**, con domicilio en Pasaje Acuña 127 – 4° piso, Distrito de Cercado de Lima, Provincia y Departamento de Lima, con RUC N° 20510407670, debidamente representado por su Gerente General, señor Mario Luiggi Portocarrero Carpio, identificado con DNI N° 08862185, según nombramiento y facultades que constan inscritos en el Asiento A 00008 de la Partida Electrónica N° 11726529 de la Oficina Registral de Lima y las atribuciones establecidas en la Ordenanzas N° 732 (en adelante, **PROTRANSPORTE**); en los términos y condiciones siguientes:



**1. PRIMERO: ANTECEDENTES**

1.1. Mediante Ordenanza N° 732 de fecha 25 de noviembre de 2004, y sus modificatorias aprobadas mediante Ordenanzas Nos. 1103 y 1154, se creó **PROTRANSPORTE**, como organismo público descentralizado de la Municipalidad Metropolitana de Lima, encargado de la administración, entre otros, del Sistema de Corredores Segregados de Buses de Alta Capacidad.



1.2. Mediante la Ordenanza N° 873 de fecha 24 de noviembre de 2005, y sus modificatorias aprobadas mediante Ordenanzas Nos. 1155 y 1194, se aprobó el Reglamento de Operación del Sistema de Corredores Segregados de Alta Capacidad, estableciéndose en el artículo 9° que la unidad de gestión del sistema esta compuesto de cuatro (4) componentes: (i) el transporte de pasajeros, (ii) la unidad de recaudo, (iii) el fideicomiso; y, (iv) el centro de gestión y control.

De las unidades señaladas, las tres (3) primeras están a cargo de uno o más operadores, en tanto que la última de las señaladas, está a cargo de **PROTRANSPORTE**.



1.3. Para efectos de la entrega en concesión de la operación del servicio de transporte de pasajeros a través de buses troncales y buses alimentadores, así como de la unidad de recaudo en el Primer Corredor Segregado de Alta Capacidad – COSAC I, **PROTRANSPORTE** convocó las correspondientes licitaciones públicas.

1.4. Con fecha 12 de agosto de 2008, **PROTRANSPORTE** y el **CONCESIONARIO** suscribieron el Contrato de Concesión de la Operación del Servicio de Transporte de Buses Troncales y Buses Alimentadores del COSAC I y con fecha 12 de enero de 2009, las partes

**"AÑO DE LA UNIÓN NACIONAL FRENTE A LA CRISIS EXTERNA"**



señaladas suscribieron la primera adenda a dicho contrato, ambos incluidos en adelante bajo el término, Contrato de Concesión.

## 2. SEGUNDO: OBJETO DE LA PRESENTE ADENDA

Por el presente documento, el **CONCESIONARIO** y **PROTRANSPORTE**, luego de las reuniones efectuadas entre ellos y los proveedores de buses a efectos de coordinar la implementación y ejecución de las especificaciones técnicas de los buses establecidas en el Anexo 13 del Contrato de Concesión, han convenido en modificar el citado Anexo 13 en la forma y modo que consta en el Anexo 1 que forma parte de la presente Segunda Adenda del Contrato de Concesión.

## 3. TERCERO: DECLARACIONES Y GARANTÍAS

El **CONCESIONARIO** y **PROTRANSPORTE** declaran y garantizan que:

- 3.1. La presente **ADENDA** al Contrato de Concesión constituye una obligación válida y exigible.
- 3.2. La celebración de la presente **ADENDA** al Contrato de Concesión, así como el cumplimiento de las obligaciones incorporadas, están comprendidas dentro de las facultades de las partes que la celebran, no infringiendo su estatuto social, ni ley, decreto, reglamento o derecho alguno que le sea aplicable; ni orden, resolución, sentencia o laudo de cualquier tribunal u otra dependencia judicial o extrajudicial, arbitral o administrativa que le sea aplicable en el territorio nacional, que sean de conocimiento a la fecha de suscripción de la presente **ADENDA**.




## 4. CUARTO: DISPOSICIÓN FINAL

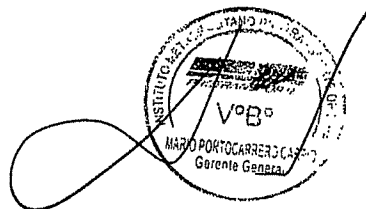
El Contrato de Concesión se mantiene íntegramente inalterable salvo las modificaciones establecidas en la presente **ADENDA**, la misma que en consecuencia, se regula por lo dispuesto en el Contrato de Concesión, incluyendo, pero sin limitarse, a la Base Legal aplicable prevista en dicho contrato, y al procedimiento de solución de controversias previsto en la Cláusula Décimo Sexta.



Suscrito en Lima, a los 17 días del mes de setiembre del 2009, en tres (3) ejemplares originales.

  
**CONCESIONARIO**  
 .....  
 Jose Luis Diaz Leon  
 Presidente del Directorio  
 Lima Bus Internacional 1 S.A.

**INSTITUTO METROPOLITANO PROTRANSPORTE DE LIMA**



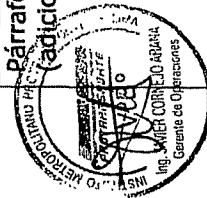
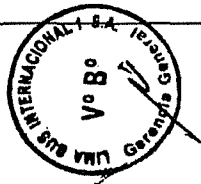
**"AÑO DE LA UNIÓN NACIONAL FRENTE A LA CRISIS EXTERNA"**

ANEXO 1

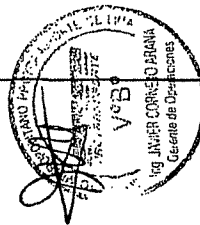
(Modificaciones al Anexo N° 13 Especificaciones de Buses Troncales y Alimentadores de Contrato de Concesión)

(\* ) Las líneas subrayadas son agregadas con la única finalidad de facilitar la lectura de la modificación  
**Texto vigente a partir de la presente Adenda (\* )**

Modificaciones acordadas	
<p>Segundo párrafo de numeral 3.3</p>	<p>3. Propulsión (...)  <b>3.3. Combustible</b>            (...)            Los buses deben contar con sistemas de abastecimiento de GNV que permita el llenado de los cilindros de almacenamiento en tiempos adecuados, permitiendo el abastecimiento de la flota asignada con la fluidez requerida para la oportuna prestación del servicio. La presión máxima en los cilindros será de 260 bar y la presión de operación (trabajo) de 200 bar a una temperatura de 15° C para los buses, teniendo el GNV como combustible único. Dichos sistemas deberán permitir el abastecimiento de la flota asignada con la fluidez requerida para la oportuna prestación del servicio. <u>Adicionalmente, los talleres del Concesionario deben contar con un sistema capaz de vaciar los cilindros de GNV en caso de necesidad.</u>            (...)</p>
<p>Párrafo al final del numeral 3.6  <b>(adicionado)</b></p>	<p>3. Propulsión (...)  <b>3.6. Normas Adicionales</b>            (...)  <u>Para el almacenamiento de GNV, los buses contarán con una válvula de recepción de 7/8" (NGV2) en su lado derecho y las cañerías o conductos desde la válvula hacia los cilindros deben de ser de Ø 16 mm.</u></p>



<p>Segundo párrafo de numeral 5.2.2</p>	<p>5. Carrocería (...) 5.2. Interior (...) <b>5.2.2. Puertas de Buses Articulados</b> (...) Para casos de emergencia, los buses contarán con una puerta de emergencia con un ancho mínimo de 1.00 m. la misma que se ubicará al lado derecho con la ubicación que el proveedor establezca en función de su diseño estructural. <u>Dicha puerta de emergencia deberá tener dos (2) escalones fijos cubiertos por una plancha de accionamiento neumático, con capacidad de soportar pasajeros. Al activarse la emergencia, debe levantarse dicha palanca y abrirse la puerta sincronizadamente. La activación del sistema será por el conductor, a través de un botón ubicado al lado izquierdo de su silla, y por los pasajeros en situación de emergencia, mediante un botón cerca de dicha puerta protegido por una mica o similar. La altura máxima permitida desde la calzada hasta el primer peldaño es de 40 cm. La altura máxima del segundo peldaño será de 30 cm. por encima del primero. La profundidad mínima de cada peldaño será de 30 cm. y el largo mínimo de 30 cm.</u> (...)"</p>
<p>Tercer párrafo de numeral 5.2.2 (eliminado)</p>	<p>5. Carrocería (...) 5.2. Interior (...) <b>5.2.2. Puertas en Buses Articulados</b>  Asimismo, para la atención de los discapacitados en caso de emergencia, el vehículo articulado, deberá contar con una rampa recta; debajo del piso del bus, con desplazamiento horizontal y de activación mecánica, con diseños, medidas y ángulos proporcionales a la inclinación y altura del bus, para un fácil desplazamiento y salida de la silla de ruedas, a ser ubicada en la puerta izquierda, cerca al espacio asignado para la silla de ruedas que disponga el bus.</p>





<p>Numeral 5.2.3</p>	<p>5. Carrocería (...)          5.2. Interior (...)  <b>5.2.3. Puertas en Buses Convencionales y Buses Convencionales de Menor T:</b>          Deberá cumplir con dos (2) puertas del lado derecho para el uso no pasajeros, y al menos dos (2) salidas de emergencia en las ventanas del lado izquierdo. Las puertas del lado derecho serán de 1,1 m. de ancho mínimo para Buses Convencionales y de 0,8 m. de ancho mínimo para los Buses Convencionales de Menor Tamaño (ver Tabla 2.2 y 2.3), pudiendo, en este último caso, ser delantera de una sola hoja.          Las puertas del lado derecho tendrán escalones para dar acceso a los pasaje calle sin estar en plataforma elevada. La altura máxima permitida del peldaño será de 35 cm. para Buses Convencionales y Buses Convencionales de Menor Tamaño, con máximo de dos (2) peldaños adicionales. La altura máxima de los peldaños adicionales será de 30 cm. La profundidad mínima de cada peldaño será de 30 cm.          Las puertas deben tener una altura libre mínima de 1,90 m.          Las salidas de emergencia en las ventanas serán de una mínima altura de 0,55 m. tendrán un ancho libre mínimo de 0,55 m.</p>
<p>Numeral 5.2.4</p>	<p>5. Carrocería (...)          5.2. Interior (...)  <b>5.2.4. Control de Puertas</b>          La operación y control de las puertas para pasajeros estará a cargo del conductor. En el caso de los Buses Articulado los controles de las puertas del lado izquierdo serán controlados por una palanca o botón de dos (2) posiciones (cerradas o abiertas). En el caso de los Buses Convencionales y los Buses Convencionales de Menor Tamaño las puertas serán controladas por dos palancas de dos posiciones, una palanca delantera (abierta o cerrada) y otra palanca para la puerta trasera (abierta o cerrada). La operación de estos controles no interferirá con otros sistemas accionados por el conductor desde su asiento sin tener que estirarse del asiento.</p>





Los buses contarán con un sistema que impida la apertura de las puertas mientras el bus se encuentre en movimiento, e impida el arranque del bus mientras alguna de las puertas esté abierta.

Los buses contarán con un sistema que permita abrir las puertas de servicio, desde el interior del bus en caso de emergencia. El sistema interno de accionamiento de emergencia debe estar claramente señalizado y protegido con tapas traslúcidas.

Los buses contarán con un sistema auditivo (no mayor de 85 dB(A)) y luminoso, en cada una de las puertas de servicio que permita a los pasajeros identificar que las puertas se van a abrir o a cerrar. Las puertas deben abrirse completamente de 3 a 3.5 segundos después de la actuación de control. La velocidad de las puertas será controlada de tal manera que se pueda ajustar el tiempo de abrir y cerrar. Los mecanismos de la puerta no deben estar al alcance de los pasajeros, pero deben ser fácilmente accesibles para su mantenimiento. Todos los componentes deben estar diseñados para ser utilizados por 80,000 Km sin falla mecánica.

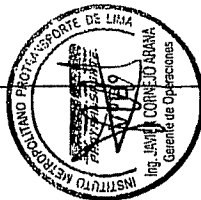
El sistema de las puertas de servicio debe impedir que los pasajeros puedan ser heridos o atrapados por la puerta cuando se accione. Los bordes de las puertas deben estar recubiertos de goma flexible.

Las puertas deben girar abiertas hacia fuera pero deben disminuir su proyección fuera del bus y no deben interferir con el acercamiento del bus a la plataforma para el caso de los Buses Articulados.

Las puertas del conductor, de emergencia y para discapacitados podrán abrir sus puertas hacia fuera, con desplazamiento horizontal a la carrocería.

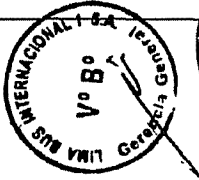
Las puertas de los Buses Convencionales y de los Buses Convencionales de Menor Tamaño podrán abrir sus puertas hacia fuera o hacia adentro, en tanto no tengan proyección hacia fuera, a excepción de la puerta posterior del Bus Convencional de Menor Tamaño con elevador para discapacitados, cuya proyección podrá ser hacia fuera con desplazamiento horizontal a la carrocería.

El bus debe contar con dos (2) botones externos (debidamente protegidos y ocultos); uno para abrir y otro para cerrar la puerta delantera derecha desde fuera.



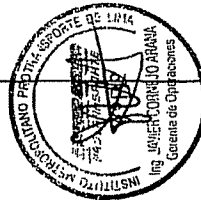
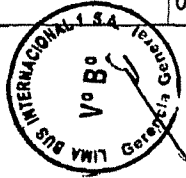


<p>Cuarto y quinto párrafo de numeral 5.3</p>	<p>5. Carrocería (...) <b>5.3.Exterior</b> (...) Los parachoques deben proteger contra colisiones frontales y traseras. <u>Los pa soportar una colisión a 5 Km/h sin daño estructural del mismo.</u> Los paracho trasero deberán tener el <u>diseño que impida que una persona se pueda parz mismos.</u> Los parachoques estarán bien fijados en la carrocería; sin embarq fácilmente desmontables, a efectos de repararlos o refaccionarlos, cuando s acercamientos a los paraderos, si fuera el caso. <u>La parte inferior de la carrocería (subestructura) deberá ser protegida tota corrosión, debiendo ser aplicada una pintura estructural anticorrosiva.</u> (...)</p>
<p>Numeral 5.3.2</p>	<p>5. Carrocería (...) 5.3.Exterior (...) <b>5.3.2. Indicador de destino</b> Todos los buses deberán poseer indicadores de destino electrónicos exterior e interior y permitir al usuario de pasajeros dar lectura en cuak o de la noche durante la operación. <u>Los indicadores de destino delantero de los buses articulados deben tener en la parte frontal una pantalla mínima de 244 mm. de alto largo y 30 mm. de ancho. El indicador debe ser claramente visible tant de día. Asimismo, un indicador lateral en la parte superior adyacente acceso en cada autobús. El panel de destino lateral tendrá una dimensió mm. de alto y 406 mm. de largo. El indicador posterior del bus articul: la parte superior derecha del vidrio panorámico trasero, tendrá una dimi de 244 mm. de alto y 406 mm. de largo.</u> <u>Todos los indicadores deben contar con un sistema que evite el e cualquier condición climática.</u></p>



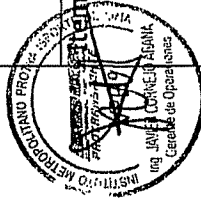


	<p>Adicionalmente, los buses troncales contarán con dos (2) indicadores de destino interno de próxima parada, y en los buses convencionales y convencionales de menor tamaño un indicador de destino interno de próxima parada, fijados en el techo para información del usuario. Los indicadores de destino internos de próxima parada deberán tener una pantalla mínima de 10 cm. de alto por 60 cm. de largo. Los vehículos deberán tener el acondicionamiento adecuado para dichos indicadores, los mismos que serán provistos e instalados por el Concesionario de la Unidad de Recaudo.</p>
Último párrafo de numeral 5.4.1	<p>5. Carrocería (...) 5.4. Iluminación (...) <b>5.4.1. Luz interior</b> (...) Los Buses Convencionales y los Buses Convencionales de Menor Tamaño, deben contar con luces en las entradas que deben iluminar un radio de un metro en frente de la entrada solo cuando se abren las puertas.</p>
Sétimo párrafo de numeral 5.5.2	<p>5. Carrocería (...) 5.5. Instalaciones para los pasajeros (...) <b>5.5.2. Pasamanos y Barras de Sujeción</b> (...) La sección de articulación contará con mínimo de dos pasamanos verticales y dos brandas verticales adosadas a cada lado de la articulación. (...)</p>
Segundo párrafo de numeral 5.6.2	<p>5. Carrocería (...) 5.6. Área del Conductor (...) <b>5.6.2. Instrumentación</b> (...) Los buses deben contar con sistemas de detección de peso (en todos los ejes) con posibilidad de calibración de +/- 10%. Los sensores deben reportar los pesos a la unidad lógica, cuando estos excedan los pesos máximos establecidos por eje, antes de iniciar su movimiento. (...)</p>



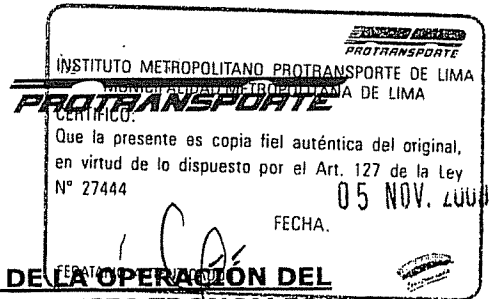


<p>Numeral 6.2</p>	<p>6. Sistema Eléctrico (...)</p> <p><b>6.2. Detectores de gas metano y fuego</b> El bus debe contar con válvulas de control de caudal de gas con dispositivo de cierre automático. Dichas válvulas deben permitir el abastecimiento en forma rápida (quick-fill). <u>Cualquier variación abrupta de presión de gas automática la válvula que cerrará el suministro de gas de los respectivos circuitos.</u> <u>El bus deberá contar con detectores que, ante filtros o fugas de GNV, actúen por concentración de GNV, primero una alarma luminosa y luego una sonora en el panel del Conductor.</u></p>
<p>Segundo párrafo de numeral 7.4</p>	<p>7. Requisitos Adicionales (...)</p> <p><b>7.4. Los Buses Convencionales y los Buses Convencionales de Menor Tamaño para sillas de ruedas</b> (...) <u>El equipo para elevar las sillas de ruedas estará ubicado en una tercera fila de Buses Convencionales. Para los Buses Convencionales de Menor Tamaño ubicarse en la última puerta, en tanto no afecte la circulación en la línea hidráulica o eléctrica con capacidad para 250 Kg. La plataforma del elevador no debe ser menor de 1.0 m. de ancho y 0.8 m. de profundidad. Los elevadores deben estar equipados con un sistema de alarma sonora con un botón de advertencia para los pasajeros con un sistema de alarma sonora con un botón de advertencia para los pasajeros usen los elevadores con la plataforma en movimiento.</u> (...)</p>
<p>8 del numeral 7.5</p>	<p>7. Requisitos Adicionales (...)</p> <p><b>7.5 Condiciones de accesibilidad</b> (...)</p> <p>8. <u>Los autobuses deben instalar en el dintel exterior dos (2) señales de advertencia (una roja y una amarilla) que indiquen que el autobús está parado o que va a arrancar.</u></p>





Instituto Metropolitano  
PROTRANSPORTE de Lima



**TERCERA ADDENDA AL CONTRATO DE CONCESIÓN DE LA OPERACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS MEDIANTE BUSES TRONCALES Y ALIMENTADORES EN EL SISTEMA DE CORREDORES SEGREGADOS DE ALTA CAPACIDAD - COSAC I**

Conste por el presente documento la Tercera Addenda al Contrato de Concesión de la Operación del Servicio de Transporte de Pasajeros Mediante Buses Troncales y Alimentadores en el Sistema de Corredores Segregados de Alta Capacidad - COSAC I (en adelante, **LA ADDENDA**), que celebran de una parte: Lima Bus Internacional 1 SA., con domicilio en Av. Aviación N° 2836 oficina 301, distrito de San Borja, con R.U.C N° 20492418952, debidamente representado por su Presidente de Directorio José Luis Díaz León, identificado con D.N.I. N° 09256099, según facultades inscritas en el Asiento A0001 de la Partida Electrónica 12203849 de la Oficina Registral de Lima (en adelante, el **CONCESIONARIO**); y de la otra; el **INSTITUTO METROPOLITANO PROTRANSPORTE DE LIMA**, con domicilio en Pasaje Acuña 127 - 4° piso, Distrito de Cercado de Lima, Provincia y Departamento de Lima, con RUC N° 20510407670, debidamente representado por su Gerente General, señor Mario Luiggi Portocarrero Carpio, identificado con DNI N° 08862185, según nombramiento y facultades que constan inscritos en el Asiento A 00008 de la Partida Electrónica N° 11726529 de la Oficina Registral de Lima y las atribuciones establecidas en la Ordenanzas N° 732 (en adelante, **PROTRANSPORTE**); en los términos y condiciones siguientes:

**1. PRIMERO: ANTECEDENTES**

- 1.1. Mediante Ordenanza N° 732 de fecha 25 de noviembre de 2004, y sus modificatorias aprobadas mediante Ordenanzas Nos. 1103 y 1154, se creó **PROTRANSPORTE**, como organismo público descentralizado de la Municipalidad Metropolitana de Lima, encargado de la administración, entre otros, del Sistema de Corredores Segregados de Buses de Alta Capacidad.
- 1.2. Mediante la Ordenanza N° 873 de fecha 24 de noviembre de 2005, y sus modificatorias aprobadas mediante Ordenanzas Nos. 1155 y 1194, se aprobó el Reglamento de Operación del Sistema de Corredores Segregados de Alta Capacidad, estableciéndose en el artículo 9° que la unidad de gestión del sistema esta compuesto de cuatro (4) componentes: (i) el transporte de pasajeros, (ii) la unidad de recaudo, (iii) el fideicomiso; y, (iv) el centro de gestión y control.

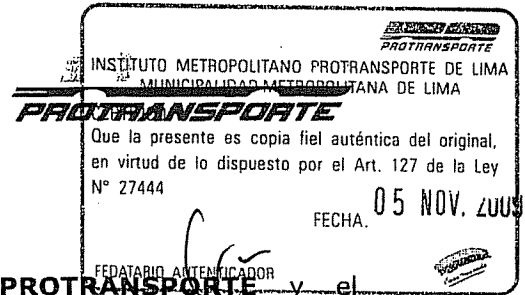
De las unidades señaladas, las tres (3) primeras están a cargo de uno o más operadores, en tanto que la última de las señaladas, está a cargo de **PROTRANSPORTE**.

- 1.3. Para efectos de la entrega en concesión de la operación del servicio de transporte de pasajeros a través de buses troncales y buses alimentadores, así como de la unidad de recaudo en el Primer Corredor Segregado de Alta Capacidad - COSAC I, **PROTRANSPORTE** convocó las correspondientes licitaciones públicas.

"AÑO DE LA UNIÓN NACIONAL FRENTE A LA CRISIS EXTERNA"



Instituto Metropolitano  
PROTRANSPORTE de Lima



- 1.4. Con fecha 12 de agosto de 2008, **PROTRANSPORTE** y el **CONCESIONARIO** suscribieron el Contrato de Concesión de la Operación del Servicio de Transporte de Buses Troncales y Buses Alimentadores del COSAC I
- 1.5. Con fecha 12 de enero de 2009, **PROTRANSPORTE** y el **CONCESIONARIO** suscribieron la PRIMERA ADDENDA al Contrato de Concesión, estableciendo la Fecha de Inicio de operación del Sistema el 29.12.09, incluido en adelante bajo el término, Contrato de Concesión.

## 2. SEGUNDO: OBJETO DE LA PRESENTE ADDENDA

Por el presente documento, el **CONCESIONARIO** y **PROTRANSPORTE**, acuerdan modificar la Fecha de Inicio, dentro de los siguientes términos:

- a) Las partes establecen de común acuerdo dejar sin efecto la Fecha de Inicio del 29 de diciembre de 2009, establecida con la Addenda N° 1, del Contrato de Concesión así como los alcances contractuales vinculados a la misma.
- b) Las partes establecen de común acuerdo fijar el 15 de abril de 2010 como la Fecha de Inicio de las Operaciones del transporte de pasajeros en buses troncales y alimentadores a los que se refiere el Contrato de Concesión, ampliándose los alcances del Contrato de Concesión vinculadas a dicha Fecha, de forma tal que todo acuerdo u obligación que tenga como referencia la Fecha de Inicio de operaciones deberá ser cumplido y/o ejecutado de acuerdo con lo pactado en la presente Addenda.
- c) La presente Addenda deja sin efecto cualquier fecha de inicio de operación establecida en el Contrato de Concesión de la Operación de Buses troncales y alimentadores del COSAC 1, Anexos del Contrato y Bases de la Licitación.

## 3. TERCERO: DECLARACIONES

El **CONCESIONARIO** y **PROTRANSPORTE** declaran y garantizan que:

- 3.1. La presente **ADDENDA** al Contrato de Concesión constituye una obligación válida y exigible.
- 3.2. La celebración de la presente **ADDENDA** al Contrato de Concesión, así como el cumplimiento de las obligaciones incorporadas, están comprendidas dentro de las facultades de las partes que la celebran, no infringiendo su estatuto social, ni ley, ordenanza, decreto supremo, reglamento o derecho alguno que le sea aplicable; ni orden, resolución, sentencia o laudo de cualquier tribunal u otra dependencia judicial o extrajudicial, arbitral o administrativa que le sea aplicable en el territorio nacional, que sean de conocimiento a la fecha de suscripción de la presente **ADDENDA**.

"AÑO DE LA UNIÓN NACIONAL FRENTE A LA CRISIS EXTERNA"



#### 4. CUARTO: DISPOSICIÓN FINAL

El Contrato de Concesión se mantiene íntegramente inalterable salvo las modificaciones establecidas en la presente **ADDENDA**, la misma que en consecuencia, se regula por lo dispuesto en el Contrato de Concesión, incluyendo, pero sin limitarse, a la Base Legal aplicable prevista en dicho contrato, y al procedimiento de solución de controversias previsto en la Cláusula Décimo Sexta.

Suscrito en Lima, a los [ 20 ] días del mes de [OCTUBRE] de 2009, en tres (3) ejemplares originales.

**CONCESIONARIO**

(Firma y sello)

**INSTITUTO METROPOLITANO PROTRANSPORTE DE LIMA**

(Firma y sello)

**PROTRANSPORTE**  
INSTITUTO METROPOLITANO PROTRANSPORTE DE LIMA  
MUNICIPALIDAD METROPOLITANA DE LIMA

CERTIFICO:  
Que la presente es copia fiel auténtica del original,  
en virtud de lo dispuesto por el Art. 127 de la Ley  
N° 27444

FECHA. 05 NOV. 2009

FEDATARIO AUTÉNTICO





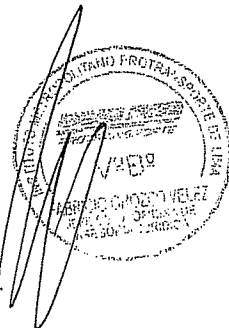
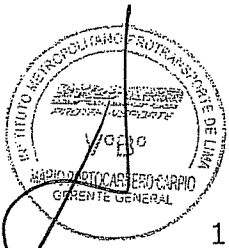
**CUARTA ADENDA AL CONTRATO DE CONCESIÓN DE LA OPERACIÓN  
DEL SERVICIO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS MEDIANTE BUSES  
TRONCALES Y ALIMENTADORES EN EL SISTEMA DE CORREDORES  
SEGREGADOS DE ALTA CAPACIDAD – COSAC I**

Conste con el presente documento la Cuarta Adenda al Contrato de Concesión de la Operación del Servicio de Transporte de Pasajeros Mediante Buses Troncales y Alimentadores en el Servicio de Corredores Segregados de Alta Capacidad – COSAC I (en adelante, **LA ADENDA**), que celebran de una parte **LIMA BUS INTERNACIONAL 1 S.A.** con domicilio en la Av. Aviación N° 2836 Oficina 301, distrito de San Borja, Provincia y Departamento de Lima, con RUC 20492418952 debidamente representado por su Gerente General, señor José Luis Díaz León, identificado con DNI N° 09256099, según facultades inscritas en el Asiento C00003 de la Partida Electrónica 12203849 de la Oficina Registral de Lima (en adelante, el **CONCESIONARIO**); y de la otra; el **INSTITUTO METROPOLITANO PROTRANSPORTE DE LIMA**, con domicilio en el Jr. Cusco N° 286 – 6° piso, Distrito de Cercado de Lima, Provincia y Departamento de Lima, con RUC N° 20510407670, debidamente representado por su Gerente General, señor Mario Luiggi Portocarrero Carpio, identificado con DNI N° 08862185, según nombramiento y facultades que constan inscritos en el Asiento A00008 de la Partida Electrónica N° 11726529 de la Oficina Registral de Lima y las atribuciones establecidas en la Ordenanza N° 732 y sus modificatorias (en adelante, **PROTRANSPORTE**); en los términos siguientes:

**PRIMERO: ANTECEDENTES**

1.1. Mediante Ordenanza N° 732 de fecha 25 de noviembre de 2004, y sus modificatorias aprobadas mediante Ordenanzas Nos. 1103, 1154 y 1324, se creó **PROTRANSPORTE**, como organismo público descentralizado de la Municipalidad Metropolitana de Lima, encargado de la administración, entre otros, del Sistema de Corredores Segregados de Buses de Alta Capacidad.

1.2. Mediante la Ordenanza N° 873 de fecha 24 de noviembre de 2005, y sus modificatorias aprobadas mediante Ordenanzas Nos. 1155 y 1194, se aprobó el Reglamento de Operación del Sistema de Corredores Segregados de Alta Capacidad, estableciéndose en el artículo 9° que la unidad de gestión del sistema está compuesta de cuatro (4) componentes: (i) el transporte de pasajeros, (ii) la unidad de recaudo, (iii) el fideicomiso; y, (iv) el centro de gestión y control.





De las unidades señaladas, las tres (3) primeras están a cargo de uno o más operadores, en tanto que la última de las señaladas, está a cargo de **PROTRANSPORTE**.

- 1.3. Para efectos de la entrega en concesión de la operación del servicio de transporte de pasajeros a través de buses troncales y buses alimentadores, así como de la unidad de recaudo en el Primer Corredor Segregado de Alta Capacidad - COSAC I, **PROTRANSPORTE** convocó las correspondientes licitaciones públicas.
- 1.4. Con fecha 12 de agosto de 2008, **PROTRANSPORTE** y el **CONCESIONARIO** suscribieron el Contrato de Concesión de la Operación del Servicio de Transporte de Pasajeros mediante Buses Troncales y Buses Alimentadores del COSAC I y posteriormente se han suscrito una serie de Adendas relacionadas a diferentes aspectos de la concesión (en adelante, el CONTRATO DE CONCESIÓN).
- 1.5. Con la finalidad de regular distintos aspectos vinculados a la FECHA DE INICIO de operaciones y a la etapa de pre operación, se suscribe la presente Adenda.
- 1.6. Para los fines de la presente Adenda, los términos en mayúsculas tendrán la definición establecida en la cláusula primera del CONTRATO DE CONCESIÓN, salvo las palabras que se definen en este documento, las mismas que tendrán el significado aquí previsto.

## SEGUNDO: ETAPAS DE PRE OPERACIÓN

- 2.1. A continuación, las partes acuerdan las condiciones esenciales en que serán efectuadas las pruebas pre operativas del SISTEMA, tanto respecto de la Marcha en Vacío como de la Marcha Blanca para cada una de las etapas.
  - 2.1.1. Las Pruebas pre operativas en el corredor troncal entre la Estación Plaza Flores y la Estación Central son:
    - a) Marcha en Vacío o Prueba de Buses sin Transporte de PASAJEROS, a la cual se ha dado inicio con fecha 15 de abril de 2010. Este período tiene como finalidad que los pilotos de los Buses realicen prácticas de manejo sin pasajeros en el corredor.
    - b) Marcha Blanca o Prueba de Buses con Transporte de PASAJEROS (sin pago de pasajes), a la cual se ha dado inicio con fecha 1º de mayo de 2010. Dentro de este período y de conformidad con la programación que realice **PROTRANSPORTE**, podrán circular buses sin transportar PASAJEROS con el objeto de entrenar a los pilotos. El periodo de marcha blanca tiene por objeto que los conductores de los Buses realicen prácticas de manejo en el corredor transportando pasajeros.



Esta etapa denominada Marcha Blanca se llevará a cabo teniendo como condiciones mínimas las siguientes: (i) que la vía se encuentre en adecuado estado para la circulación de los buses, (ii) que se realicen paradas en las estaciones que posean la protección de estación ("botallanta"); y, (iii) que se tenga operativo el mecanismo automático y/o manual de apertura de puertas; en caso que la apertura de puertas se realice en forma manual, **PROTRANSPORTE** deberá asignar el personal de seguridad en cada una de las puertas que active dicho mecanismo manual.

2.1.2. Las pruebas pre operativas para las futuras fases o etapas de puesta en marcha del SISTEMA en forma gradual se desarrollarán de conformidad a lo estipulado en el punto inmediato precedente y a lo previsto en el numeral 3.5. de la cláusula Tercera de la presente Adenda.

2.2 Estipulaciones comunes a todas las etapas pre operativas:

2.2.1 Si las condiciones previstas para la marcha blanca no se mantuviesen, el **CONCESIONARIO** deberá poner en conocimiento del **CONCEDENTE** las observaciones respectivas con la finalidad que proceda a adoptar las medidas correctivas pertinentes de conformidad con los criterios técnicos apropiados que permitan la continuidad de la marcha blanca.

2.2.2 Las etapas pre operativas en ningún caso serán consideradas como inicio de la operación del SISTEMA en los términos del **CONTRATO DE CONCESIÓN** ni prestación del **SERVICIO** a cargo del **CONCESIONARIO**, no constituyendo aceptación de ninguna índole de los **BIENES DE LA CONCESIÓN**, infraestructura y servicios necesarios, hasta en tanto los mismos se encuentren debidamente entregados en los términos del **CONTRATO DE CONCESIÓN**.

2.3 De conformidad con las condiciones precedentes **PROTRANSPORTE** establecerá, de común acuerdo con el **CONCESIONARIO**, las fechas, frecuencias, horario y número de buses que circularán durante la Marcha Blanca, de conformidad con la disponibilidad de infraestructura y la programación que establezca el **CENTRO DE GESTIÓN Y CONTROL DE LA OPERACIÓN**. Este mecanismo estará vigente hasta que se instale la Junta de Operadores.

2.4 Durante las etapas pre operativas: (i) únicamente los buses que cuenten con placa de rodaje, circularán transportando **PASAJEROS**; y, (ii) en la medida en que las **LEYES APLICABLES** lo permitan, los buses que no cuenten con placa de rodaje podrán circular sin transportar **PASAJEROS**.



- 2.5. Si el Bus no cuenta con el dispositivo de control de carga de GNV ("Chip"), no podrá ser destinado a las etapas pre operativas.
- 2.6. Durante las etapas pre operativas, **PROTRANSPORTE** será el responsable por los riesgos y consecuencias dañosas que pudiesen producirse durante las mismas. Para tal efecto y con el propósito de otorgar cobertura a los buses y a los riesgos derivados de la operación de los mismos durante las etapas pre-operativas, **PROTRANSPORTE** deberá contratar, por su cuenta y cargo y en tanto se encuentren vigentes dichas etapas, pólizas de seguro bajo los mismos términos que se detallan en la cláusula décimo tercera del CONTRATO DE CONCESIÓN. El costo de estas pólizas de seguro en ningún caso podrá ser trasladado a los **CONCESIONARIOS**.

En caso los seguros contratados por **PROTRANSPORTE** no resultasen suficientes para dar cobertura completa y efectiva a los eventuales daños que se produzcan, **PROTRANSPORTE** será responsable frente al **CONCESIONARIO** por tales consecuencias.

No será aplicable lo previsto en el presente numeral, si los daños se generan por causas imputables al **CONCESIONARIO** o al personal a su cargo, en cuyo caso la responsabilidad será asumida por el **CONCESIONARIO**.

Esta estipulación es aplicable a las etapas pre operativas; en consecuencia, a partir del inicio de la operación gradual, será aplicable el régimen de seguros a cargo del **CONCESIONARIO**, previsto en la Cláusula Sexta del CONTRATO DE CONCESIÓN.

- 2.7. Durante las etapas de la pre operación **PROTRANSPORTE** asumirá la contraprestación del **CONCESIONARIO** por los kilómetros recorridos (incluidos los desplazamientos necesarios para prestar el servicio), de conformidad con el Valor Licitado por Kilómetro del Operador Troncal y el Valor Licitado por Kilómetro del Operador Alimentador. El pago se realizará mensualmente, previa liquidación, mediante el abono de los importes correspondientes una vez que se presente la factura respectiva.

Culminadas las etapas de pre operación, el SERVICIO se brindará cobrando el PASAJE a los usuarios, aplicándose para efectos de la contraprestación al **CONCESIONARIO** lo dispuesto en el CONTRATO DE CONCESIÓN.

- 2.8. Asimismo y hasta la fecha de funcionamiento total del SISTEMA, y únicamente por las unidades de transporte que no se encuentren operando, **PROTRANSPORTE** asumirá el pago de una compensación a favor del **CONCESIONARIO**.



Para acceder a la compensación a que se refiere el presente numeral, las unidades de transporte deberán haber sido puestas a disposición del Fiduciario del FIDEICOMISO DE ACTIVOS EN GARANTÍA para que proceda a su transferencia, haber cumplido con todos los requisitos y obligaciones establecidas en el CONTRATO DE CONCESIÓN, tener el Certificado de Autorización de Bus y estar considerados dentro de la flota requerida.

El procedimiento para establecer el monto de la compensación será acordado oportunamente por las partes. El pago se realizará mediante el abono de los importes correspondientes a los Concesionarios luego de haberse presentado la factura respectiva.

### TERCERO: FECHA DE INICIO DE OPERACIONES

Por el presente documento, el **CONCESIONARIO** y **PROTRANSPORTE**, acuerdan:

- 3.1. Iniciar la operación del SISTEMA en forma gradual y de acuerdo a la disponibilidad de la Infraestructura, la que deberá ser entregada al **CONCESIONARIO** en condiciones operativas, dejándose constancia de dicha entrega mediante la suscripción de un Acta de Entrega Parcial de Bienes de la Concesión, cuyo modelo figura como Anexo N° 01 de la presente Adenda.
- 3.2. Para tales efectos, **PROTRANSPORTE** ha determinado y así lo declara en este acto que el inicio de la Operación en el tramo del Corredor Sur comprendido entre la Estación Terminal Matellini y la Estación Central se iniciará el 28 de Julio de 2010. Asimismo, se establece que en las Rutas Alimentadoras Sur el cobro de pasajes se iniciará a más tardar el 15 de agosto de 2010.
- 3.3. **PROTRANSPORTE** establecerá las fechas de la puesta en marcha de la operación del Tramo Centro, Tramo Norte y Alimentadoras Norte, para lo cual deberá tener a disposición la infraestructura necesaria y requerir a los Concesionarios la flota y conductores que sean necesarios. En ese sentido **PROTRANSPORTE** comunicará la entrada de operación de cada tramo del Corredor Centro y del Corredor Norte; debiendo precisar que la fecha de inicio de la operación total del sistema no excederá del 30 de setiembre de 2010.

En ese sentido, mientras se desarrollan las etapas pre-operativas y la operación gradual el **CONCESIONARIO** no se verá inmerso en ninguna de las causales de incumplimiento contractual y no podrá imputárseles ninguna de las penalidades señaladas en el Anexo 8A del CONTRATO DE CONCESIÓN. La presente disposición: (i) no es aplicable en los casos de incumplimiento del **CONCESIONARIO** de obligaciones que no se vinculen a lo establecido mediante la presente Adenda y el Contrato de Concesión en lo que sea aplicable; y, (ii) se



mantendrá vigente hasta la fecha de funcionamiento total del SISTEMA, según lo acordado en la cláusula siguiente.

No obstante lo indicado, será aplicable el Reglamento de Infracciones y Sanciones de la Operación de Buses con fines meramente educativos, sin sanción pecuniaria ni cómputo de récord de infracciones, hasta que se ponga en funcionamiento la totalidad del SISTEMA.

- 3.4. Declarar que todas las FECHAS DE INICIO de Operación, comunicadas al **CONCESIONARIO** por **PROTRANSPORTE**, fechas contenidas en adendas y/o previstas por las Partes, con anterioridad a la firma de la presente Adenda, quedan sin efecto.
- 3.5. Establecer que el Cronograma de Inicio de Operación Gradual del Sistema deberá contemplar un plazo de Marcha en Vacío no inferior a dos (02) días, para cada una de las fases de operación contempladas en el mismo.

#### CUARTO: PLAZO DE LA CONCESIÓN

Las partes acuerdan expresamente que para todos los efectos del CONTRATO DE CONCESIÓN la FECHA DE INICIO será aquella en la que el **CONCEDENTE** ponga a disposición del **CONCESIONARIO** la totalidad de la Infraestructura del SISTEMA (**Fecha de Funcionamiento Total del Sistema**) conforme a lo establecido en la Cláusula Tercera, numeral 3.3 y en la Cláusula Quinta, numeral 5.3.2, del aludido contrato, oportunidad a partir de la cual se computará el plazo de doce (12) años previsto en la Cláusula Tercera, numeral 3.2 (i) del CONTRATO DE CONCESIÓN.

En consecuencia y de conformidad con lo acordado por las Partes, quedan precisados los alcances del CONTRATO DE CONCESIÓN que se vinculen a la FECHA DE INICIO de la Operación, de forma tal que todo acuerdo u obligación que tenga como referencia la FECHA DE INICIO de Operaciones deberá ser adecuado según lo pactado en la presente Adenda.

#### QUINTO: MODIFICACIÓN DEL RÉGIMEN TARIFARIO DEL CONTRATO CONCESIÓN

- 5.1. Por el presente documento, el **CONCESIONARIO** y **PROTRANSPORTE** convienen modificar el numeral 12.1 de la Cláusula Duodécima del CONTRATO DE CONCESIÓN, el mismo que a partir de la fecha queda redactado de la siguiente manera:

#### "CLÁUSULA DÉCIMO SEGUNDA: PASAJES

12.1 Los Pasajes serán determinados por Los Operadores de acuerdo con lo establecido por el Contrato de Consorcio



Coordinador, pero siempre de acuerdo a las reglas previstas por el Anexo 6. En ningún caso el promedio ponderado anual de los Pasajes puede ser mayor al promedio anual de Pasaje Técnico Ajustado.

En la primera semana de operación el Pasaje Técnico Ajustado será igual al Pasaje Técnico previsto por la sección 1 del Anexo 6.

Si por causas originadas por factores de estacionalidad, PROTRANSPORTE verificara que al finalizar el año el promedio ponderado anual de los Pasajes aplicados por Los Operadores (PEU), haya excedido el promedio anual del Pasaje Técnico Ajustado, el Concesionario y los demás Operadores devolverán al Sistema, en la semana siguiente de verificado el hecho, la suma cobrada en exceso. Al Concesionario le corresponderá pagar una parte de dicho exceso, la que será proporcional a la participación que le haya correspondido de los ingresos del año en que se produjo el exceso.

En caso el promedio ponderado anual de los Pasajes aplicados por Los Operadores sea menor al promedio anual del Pasaje Técnico Ajustado, el monto de la diferencia será incluido como saldo inicial en la siguiente verificación anual.

Para efectos de cobrar el exceso, el Concesionario acepta y autoriza a PROTRANSPORTE a instruir al Fiduciario para que detraiga el monto de dicho exceso y lo deposite en la Reserva de Infraestructura, Contingencias y Retiro de Flota.

(...)"

Por el presente documento, el **CONCESIONARIO** y **PROTRANSPORTE** convienen modificar Suprimir del numeral 2 del Anexo N° 8A Incumplimientos Contractuales, el siguiente incumplimiento:

"2. Incumplimientos al numeral 8.15 de la Cláusula Octava

<b>Incumplimiento Contractual</b>	<b>Penalidad (UIT)</b>
(...)	
Definir un pasaje equivalente al usuario que exceda el Precio Máximo definida en las fórmulas contractuales. Por día de incumplimiento hasta un máximo de 30 días. Aplica a cada uno de los operadores miembros del consorcio."	20



5.3 Por el presente documento, el **CONCESIONARIO** y **PROTRANSPORTE** convienen modificar el numeral 4.2 del Anexo N° 6 del Contrato de Concesión, denominado Fórmulas Económicas, el mismo que a partir de la fecha queda redactado de la siguiente manera:

**"Anexo N° 6 Fórmulas Económicas**

(...)

**4.2 Factor de Ajuste por Rentabilidad (Fi)**

<b>Rango de Crecimiento de la Demanda con Respecto al Escenario Base</b>	<b>Fi: Factor de Ajuste por Rentabilidad</b>
$\Delta\%Q_p < 5\%$	1.0000
$5\% \leq \Delta\%Q_p < 10\%$	0.9616
$10\% \leq \Delta\%Q_p < 15\%$	0.9271
$15\% \leq \Delta\%Q_p < 20\%$	0.8959
$20\% \leq \Delta\%Q_p < 25\%$	0.8675
$25\% \leq \Delta\%Q_p < 30\%$	0.8416
$30\% \leq \Delta\%Q_p < 35\%$	0.8180
$\Delta\%Q \geq 35\%$	0.7963

$$\Delta\%Q P = \frac{Q Pt}{Q Pt - 1} - 1$$

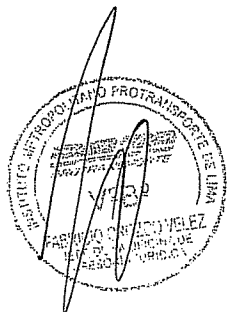
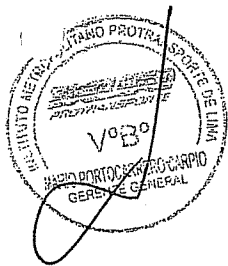
Donde:

$\Delta\%Q P$  : Variación porcentual de la demanda por pasajeros con respecto al periodo anterior. (Escenario inicial:  $Q P_0 = 810,000$  pasajeros transportados diarios promedio del mes y tasa de crecimiento anual de 1.75%)

$Q Pt$  : Demanda de pasajeros transportados diarios promedio del último mes correspondiente al trimestre t.

$Q Pt - 1$  : Demanda de pasajeros transportados diarios promedio del último mes correspondiente al trimestre t del año anterior.

Protransporte realizara cada tres (3) meses un análisis del desempeño de la demanda y de los costos del periodo transcurrido de los últimos doce (12) meses con respecto al escenario inicial. El resultado de este análisis servirá para determinar el factor de ajuste por rentabilidad que se deberá aplicar, el cual será retroactivo para el periodo anterior. Los saldos positivos o negativos que se generen se aplicarán a los resultados del siguiente periodo.







La aplicación del Factor de Ajuste por Rentabilidad (Fi) entrará en vigencia, cuando la demanda en el Sistema supere los 810,000 pasajeros transportados diarios promedio del mes en el trimestre del año correspondiente."

- 5.4 Por el presente documento, el **CONCESIONARIO y PROTRANSPORTE** convienen modificar el numeral 7 del Anexo N° 6 del Contrato de Concesión, denominado Fórmulas Económicas, el mismo que a partir de la fecha queda redactado de la siguiente manera:

**"Anexo N° 6 Fórmulas Económicas**

(...)

**7. Pasaje Equivalente al Usuario (soles/pasajeros)**

$$PEU = \frac{\sum_i \sum_j \sum_k (PC_{ijk} * PVC_{ijk})}{PTV}$$

Donde:

PC<sub>ij</sub> : Pasaje Categoría i, Servicio j, Tipo k

PVC<sub>ij</sub> : Pasajeros Validados Categoría i, Servicio j, Tipo k

Categorías: Adulto, Estudiante, Escolar, Gratuito

Servicio: Alimentador, troncal, alimentado troncal, alimentado-troncal-alimentado u otro que se establezca el Consorcio Coordinador

Tipo: Univiaje, Multiviaje, Expreso u otro que establezca el Consorcio Coordinador

PTV: Pasajeros Totales Validados."

- 5.5 Por el presente documento las Partes convienen en modificar el numeral 2.3.1 del Anexo N° 7 del Contrato de Concesión, denominado "Participación del Concesionario en los Ingresos del Sistema", dejándose constancia expresa que la presente modificación no afectará el pago neto estipulado en la versión original del Contrato de Concesión suscrita para la Concesión de la Operación de Buses Troncales y Alimentadores del COSAC 1. El citado numeral 2.3.1 a partir de la fecha queda redactado de la siguiente manera:

**"Anexo N° 7 Participación del Concesionario en los Ingresos del Sistema**

(...)

**2.3. Operador de Recaudo**

(...)

**2.3.1. Pago Neto al Operador de Recaudo (soles)**

De la participación del Operador de Recaudo se descuenta el pago a Protransporte, el pago a Reserva para



*Infraestructura, Contingencias y Retiro de Flota y las penalidades contractuales aplicadas*

$$PRNm = PORm - PPRm - PIRm - PFRm - PICRRm - MORm$$

(...)"

## SEXTO: REGIMEN DE SEGUROS

6.1 Por el presente documento, el **CONCESIONARIO** y **PROTRANSPORTE** convienen modificar los numerales 13.1.1 y 13.1.2 de la Cláusula Décimo Tercera del CONTRATO DE CONCESIÓN, referida al Régimen de Seguros, la misma que, en las partes pertinentes, queda redactada de la siguiente manera:

### "CLÁUSULA DÉCIMO TERCERA: RÉGIMEN DE SEGUROS

13.1 *Durante la vigencia de este Contrato, el Concesionario tomará y mantendrá Vigentes los siguientes Seguros los que podrán ser contratados con compañías de seguro nacionales y/o extranjeras de primera categoría, cuyas propuestas deberán ser previamente aprobadas por el Concedente. Los Seguros a los que se refiere esta Cláusula deberán tomarse antes de la fecha de inicio gradual de la operación, salvo lo previsto expresamente en cada uno de los seguros detallados a continuación.*

*En ningún caso puede iniciarse la prestación del Servicio sin que previamente el Concesionario acredite la suficiencia y vigencia de los Seguros, con excepción de las etapas pre operativas en las cuales PROTRANSPORTE será el responsable único y exclusivo por todos los riesgos y consecuencias dañosas que pudiesen producirse durante las mismas.*

*Las Partes acuerdan y dejan aclarado que todas aquellas pólizas que se relacionen con riesgos derivados de la operación de los buses solo serán exigibles a partir de la fecha de inicio gradual de operación y únicamente respecto de aquellos vehículos que efectivamente se encuentren en operación.*

*El Concesionario está obligado a tomar los siguientes Seguros:*

13.1.1 *Seguro de responsabilidad civil por cualquier daño, pérdida o lesión que pudiese sobrevenir a bienes de terceros y por daños a personas, incluyendo usuarios - ocupantes / pasajeros.*



Debe cubrir y hacer frente el pago de cualquier indemnización, por fallecimiento, daños o lesiones producidas a personas, incluyendo su atención médica; y para la reparación o reemplazo de los bienes siniestrados. La cobertura debe ser en exceso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), en especial debe cubrir el siniestro sin perjuicio de la condición del conductor o de los Buses Troncales y Buses Alimentadores. El Límite agregado anual asegurado será de hasta US\$ 10'000,000.00 (Diez Millones y 00/100 Dólares Americanos).

Este seguro operará en exceso de la siguiente póliza primaria de Responsabilidad Civil frente a terceros, usuarios y Pasajeros de obligatoria contratación por parte del Concesionario, la cual tendrá los siguientes límites asegurados por siniestro o evento causante del daño, que se actualizarán de acuerdo al valor de la UIT vigente para cada renovación:

Límite único Combinado (LUC) por ocurrencia: por un monto hasta US\$ 50,000.00 (equivalente al triple de los límites de las coberturas del SOAT), según el siguiente detalle:

- Por muerte accidental 12 UIT
- Por invalidez permanente Hasta 12 UIT
- Por incapacidad temporal Hasta 3 UIT
- Por gastos médicos Hasta 15 UIT
- Por gastos de sepelio Hasta 3 UIT
- Por daños a bienes de terceros Hasta 12 UIT

La cobertura del LUC anterior, deberá ser contratada para cada uno de los Buses Troncales y Alimentadores que prestarán el servicio de transporte según lo establecido en este Contrato.

Si la reparación civil por el siniestro sobrepasara el valor asegurado de las pólizas anteriores, será de cuenta del Concesionario el pago correspondiente al o los afectados, de la diferencia que resulte entre la suma asegurada y la mayor cantidad a pagarse. En dicho seguro deberá figurar el Concedente como asegurado adicional y como tercero e incluir cobertura para indemnizaciones por lucro cesante causado a terceros. Igualmente el Concesionario deberá contratar un seguro de responsabilidad civil patronal con suma asegurada de hasta US\$ 150,000 para cubrir los daños que les pueda causar a sus trabajadores y/o empleados. Para el caso de los trabajadores y/o empleados de los



subcontratistas se aplica lo dispuesto en el numeral 13.1.3. El límite agregado anual asegurado deberá ser de hasta US\$ 2'000,000.00 (Dos Millones y 00/100 Dólares Americanos).

### 13.1.2 Seguro contra daños a los bienes de la Concesión

La contratación de las respectivas Pólizas de Seguro de Responsabilidad Civil por las pérdidas que sean consecuencia directa del accionar del Concesionario, en exceso de la cobertura de las Pólizas de Vehículos deberá adecuarse a la naturaleza de cada Bien de la Concesión. El Concesionario se obliga a obtener los endosos necesarios para que el Concedente o quien esté designe, sea considerado como asegurado adicional y como beneficiario de las respectivas Pólizas de Seguro, que deberán ser contratadas con compañías de seguro nacionales o extranjeras de primera categoría. Las Coberturas serán cuando menos las siguientes:

Esta póliza cubrirá un monto igual a la pérdida máxima probable de los Bienes de la Concesión, determinada por el estudio de riesgos realizados por una firma especializada y de reconocido prestigio, el cual deberá estar finalizado en plazo que no podrá exceder de 30 días calendario previos a la Fecha de Inicio de Operación Gradual. Las Pólizas de Seguro deberán mantenerse vigentes durante el plazo de Contrato de Concesión. Dichos Seguros incluirán Cobertura por: (a) el costo de reparación y/o sustitución de los Bienes de Concesión y (b) el lucro cesante que cubra todos aquellos ingresos que el Concedente y/o algún Concesionario dejó de percibir durante las demoras o la interrupción del servicio por accidente cubierto por la póliza, de conformidad con lo establecido en este Contrato y las Leyes aplicables.  
(...)"

6.2 El estudio al que se hace referencia en el segundo párrafo del numeral 13.2 de la cláusula Décimo Tercera del Contrato de Concesión se adjunta como Anexo 2 del presente documento acordando las Partes que mediante las conclusiones de dicho estudio queda determinada la pérdida máxima probable a la que se hace referencia.

### SEPTIMO: PRECIO DE GNV

Ante la discrepancia entre partes, surgida respecto del precio del Gas Natural Vehicular (GNV), ambas Partes acuerdan que constituirán una Comisión Técnica integrada por PROTRANSPORTE y los Concesionarios a efectos de que en un plazo no mayor de 15 días hábiles desde la fecha de instalación de la mencionada comisión proceda a determinar el mecanismo



mediante el cual se definirá el precio del GNV y su reajuste periódico, tanto para las etapas pre operativas como operativas, teniendo en cuenta criterios técnicos así como los volúmenes de la operación.

Sin perjuicio de lo señalado en el párrafo precedente, desde la etapa de pre operación comprendida entre el 1º de mayo de 2010 hasta la fecha en la que se determine el mecanismo de fijación de precios del GNV se establece el precio del GNV despachado en el Gasocentro ubicado en el Patio Sur del COSAC 1, en S/. 1.10 (Uno y 10/100 Nuevo Sol) por metro cúbico, incluido el Impuesto General a las Ventas. Ambas partes acuerdan expresamente que el precio establecido en este párrafo en ninguna caso implica aceptación alguna respecto al precio del GNV aplicable a las otras etapas pre operativas y operativas, dejando establecido, las Partes, que el precio aplicable a estas últimas se determinará conforme lo establecido en el primer párrafo de la presente cláusula y en concordancia con las normas y demás actos que regulan y vinculan al Sistema.

El importe por el GNV despachado en el periodo señalado en el párrafo anterior será pagado por el **CONCESIONARIO** en la oportunidad en que se liquide y pague la contraprestación a que se refiere el numeral 2.7 de cláusula segunda del presente documento.

### **OCTAVO: TRATAMIENTO DE LOS KILOMETROS EN VACIO PARA LAS ETAPAS PREOPERATIVAS**

Las Partes denominan kilómetros en vacío o improductivos, a todos aquellos kilómetros recorridos por los buses dentro del diseño total del Sistema COSAC 1, incluyendo vías troncales y alimentadoras, mientras dure la implementación por etapas del SISTEMA o como consecuencia de la necesidad de dirigir los buses a los Patios o lugares de estacionamiento que se determinen, sean recorridos sin pasajeros y consecuentemente sin recaudación para el SISTEMA. Lo señalado en el presente numeral es aplicable exclusivamente a las etapas Pre Operativas.

Los kilómetros en vacío **recorridos durante las etapas Pre Operativas**, serán retribuidos al **CONCESIONARIO**, de conformidad con lo dispuesto en el numeral 2.7 precedente.

### **NOVENO: PATIOS Y TALLER DE LAVADO**

9.1 Las Partes declaran que a la fecha el **CONCESIONARIO** ha cumplido con hacer la entrega del Patio Sur ubicado en el distrito de Chorrillos. En ese Patio, opera la empresa Lima Vías Express S.A.; además, se han ubicado en forma provisional, los concesionarios Lima Bus Internacional 1 S.A., Transvial Lima S.A.C. y Perú Masivo S.A. hasta que se encuentre habilitado el Patio Norte ubicado en el distrito de Comas.

Las Partes acuerdan que sin perjuicio de la obligación de **PROTRANSPORTE** prevista en el CONTRATO DE CONCESIÓN respecto a



la entrega a los **CONCESIONARIOS** de los Patios de Estacionamiento, **PROTRANSPORTE** se obliga a que, una vez que los Buses Troncales y Alimentadores hayan sido transferidos en dominio fiduciario al FIDEICOMISO DE BIENES EN GARANTÍA, y sólo en caso no pueda hacer la entrega del Patio o del área del Patio destinada a estacionamiento, proporcionará, a su cuenta y costo, a los **CONCESIONARIOS** un espacio adecuado para el estacionamiento de los Buses Troncales y Alimentadores del **CONCESIONARIO**, asumiendo el costo de dicho local, quedando por cuenta y cargo de los **CONCESIONARIOS** los costos de la custodia de la totalidad de la flota que allí sea estacionada mientras los Patios de Estacionamiento no sean culminados y entregados.

En este sentido, se deja expresamente establecido que para llevar adelante las etapas de Pre Operación Corredor Norte no será necesario la entrega del Patio Norte o de todas sus estaciones, sino que bastará que esté habilitada el área destinada a estacionamiento o determinado el espacio para tales fines, según lo señalado en el párrafo anterior, siempre que haya sido puesta a disposición del **CONCESIONARIO** la infraestructura de mantenimiento, suministro de gas, condiciones de higiene para el personal y servicios que permitan el adecuado mantenimiento y asistencia de los buses que sean destinados a estas etapas. **PROTRANSPORTE** asume y compromiso en este acto y comunica al **CONCESIONARIO** que el Patio de Estacionamiento Norte estará listo con toda su infraestructura completa y operativa a más tardar el día 30 de Septiembre de 2010.

9.2 Las Partes declaran que la zona donde será instalado el Taller de Lavado deberá contar con toda la infraestructura suficiente y adecuada (pisos e instalaciones de agua, desagüe y energía eléctrica, entre otros) para la instalación y operación del mismo, de conformidad con el diseño proporcionado por los Concesionarios.

#### DECIMO: CHATARREO

Las Partes acuerdan expresamente en modificar el subnumeral 5.3.1.vii del Contrato de Concesión el cual quedaría redactado de la siguiente forma:

5.3.1.vii) Constituir como fideicomitentes un Fideicomiso en Garantía que tenga como finalidad garantizar la adquisición y adquirir las unidades para chatarreo y entregárselas a quien al Concedente o a quien este designe para que se proceda al chatarreo.

El fiduciario será designado por los **CONCESIONARIOS** a quien le darán la instrucción de adquirir las unidades de para el chatarreo y ejecutar la prestación derivada de la obligación establecida en el contrato de concesión.


Para efectos de constituir este fideicomiso, cada uno de los concesionarios aportará el importe que cada uno tiene en sus respectivas cartas fianza que garantizan la obligación de chatarreo, este aporte se realiza en una sola



oportunidad al momento de constituir el fideicomiso. Una vez constituido el fideicomiso para el chatarreo, el Concedente procederá a devolver las cartas fianza de cumplimiento de la obligación de chatarreo de cada uno de los concesionarios.

El Fideicomiso deberá constituirse en un plazo que no exceda del 19 de noviembre de 2010 inclusive. La carta fianza que garantiza el cumplimiento de la obligación de chatarrización de unidades de transporte deberá estar vigente hasta un mes posterior al 19 de noviembre de 2010, en caso no se constituya el fideicomiso al que se alude en esta cláusula, **PROTRANSPORTE** procederá a ejecutar dicha garantía.

El fiduciario se encargará de administrar el importe de dinero fideicometido para proceder a la adquisición de las unidades vehiculares, para lo cual contará con el asesoramiento técnico de la Gerencia de Transporte Urbano de la Municipalidad Metropolitana de Lima.



En ese sentido, **PROTRANSPORTE** y el **CONCESIONARIO** acuerdan la novación de la obligación de chatarreo estableciéndose que ella queda establecida en los términos contenidos en la presente cláusula. En tal virtud, las prestaciones originalmente acordadas por las partes respecto de la obligación de chatarreo contemplada en el CONTRATO DE CONCESIÓN, quedan sustituidas en lo términos antes referidos.

#### **UNDECIMO: REQUERIMIENTO DE GRUA**

Las Partes acuerdan expresamente en modificar el subnumeral 2 del Anexo 17 - "Condiciones Especificas" del Contrato de Concesión el cual quedará redactado de la siguiente forma:

##### **2. Requerimiento de Carro Taller**

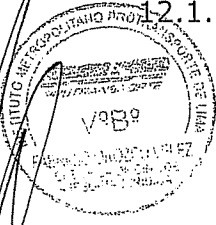

*Cada Concesionario adquirirá un carro taller con capacidad de remolque de un Bus Articulado al 110% de su peso y la pondrá a disposición del Sistema.*

*Cada **CONCESIONARIO** administrará para uso exclusivo del COSAC I; el mencionado bien forma parte de los bienes de la concesión. El color del carro taller, logotipo y otros lo definirá PROTRANSPORTE. El **CONCESIONARIO** dispondrá del mantenimiento, el operador del carro taller y otros servicios que requiera la unidad."*



#### **DÉCIMO SEGUNDO: DECLARACIONES Y GARANTÍAS**

El **CONCESIONARIO** y **PROTRANSPORTE** declaran y garantizan que:



12.1. La presente **ADENDA** obedece a la necesidad de puntualizar aspectos técnicos del inicio de operaciones; y en ese sentido, no contraviene la naturaleza de la Concesión, las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas, ni el equilibrio financiero de la misma, siendo conveniente su celebración.



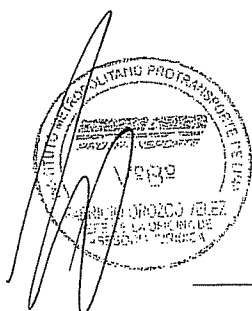
- 12.2. La presente **ADENDA** al CONTRATO DE CONCESIÓN constituye una obligación válida y exigible.
- 12.3. Las estipulaciones de la presente **ADENDA** en ningún caso podrán ser interpretadas como renuncia a cualquier derecho pasado, presente o futuro, respecto de aquellas cuestiones que no hayan sido específicamente reguladas por la presente **ADENDA**.
- 12.4. La celebración de la presente **ADENDA** al CONTRATO DE CONCESIÓN, así como el cumplimiento de las obligaciones incorporadas, están comprendidas dentro de las facultades de las partes que la celebran, no infringiendo su estatuto social, ni ley, decreto, reglamento o derecho alguno que le sea aplicable; ni orden, resolución, sentencia o laudo de cualquier tribunal u otra dependencia judicial o extrajudicial, arbitral o administrativo que le sea aplicable en el territorio nacional, que sean de conocimiento a la fecha de suscripción de la presente **ADENDA**.
- 12.5. Las Partes celebran la presente Adenda a efectos de reconocer actos que han venido ejecutando y determinar una situación que en el Contrato de Concesión no había sido definida al detalle que ha sido precisado en este documento o bien situaciones que no se encontraban originariamente previstas. No obstante ello, las Partes declaran que la ejecución de las prestaciones establecidas en esta Adenda se sustenta en los términos y condiciones establecidas en las cláusulas precedentes, así como en el Contrato de Concesión del que forman parte integrante.
- 12.6. Las Partes dejan sin efecto la Adenda suscrita con fecha 21 de enero de 2010, referida al Régimen de Seguros en atención a lo acordado en el presente documento.

Suscrito en Lima, a los veintitrés días del mes de julio de 2010, en tres (3) ejemplares originales.

**CONCESIONARIO**  
Jose Luis Diaz Leon  
Gerente General  
Lima BUs Internacional 1 S A



**PROTRANSPORTE**







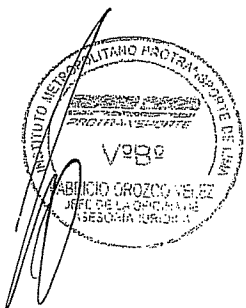
**ANEXO N° 1**  
**ACTA DE ENTREGA PARCIAL DE BIENES DE LA CONCESIÓN**

Por intermedio del presente documento, que suscriben de una parte **LIMA BUS INTERNACIONAL 1 S.A.**, con domicilio en Av. Aviación N° 2836 Oficina 301, distrito de San Borja, Provincia y Departamento de Lima, con RUC 20492418952 debidamente representado por su Gerente General, señor José Luis Díaz León, identificado con DNI N° 09256099, según facultades inscritas en el Asiento C00003 de la Partida Electrónica 12203849 de la Oficina Registral de Lima (en adelante, el **CONCESIONARIO**); y de la otra; el **INSTITUTO METROPOLITANO PROTRANSPORTE DE LIMA**, con domicilio en el Jr. Cusco N° 286- 6° piso, Distrito de Cercado de Lima, Provincia y Departamento de Lima, con RUC N° 20510407670, debidamente representado por su Gerente General, señor Mario Luiggi Portocarrero Carpio, identificado con DNI N° 08862185, según nombramiento y facultades que constan inscritos en el Asiento A00008 de la Partida Electrónica N° 11726529 de la Oficina Registral de Lima y las atribuciones establecidas en la Ordenanza N° 732 y sus modificatorias (en adelante, **PROTRANSPORTE**), se deja constancia de la entrega de los siguientes bienes de la Concesión:

- a)
- b)
- c)
- d)
- e)

El **CONCESIONARIO** y **PROTRANSPORTE** declaran que los bienes consignados precedentemente permiten el inicio de la fase ----- conforme a lo establecido en el Cronograma de Inicio de Operación Gradual del Sistema.

Lima, --- de ----- de -----.



*[Handwritten Signature]*  
José Luis Díaz León  
Gerente General  
Lima Bus Internacional 1 S.A