

**ADENDA N° 2**  
**CONTRATO DE CONCESIÓN DEL PROYECTO LÍNEA AMARILLA**

Señor Notario:

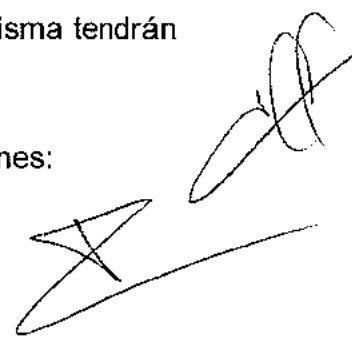
Sírvase extender en su Registro de Escritura Públicas, una en la cual conste la Adenda No. 2 al "Contrato de Concesión del Proyecto Línea Amarilla" (en adelante, "el Contrato de Concesión"), que celebran:

La **Municipalidad Metropolitana de Lima**, en calidad de Concedente del Proyecto Línea Amarilla (en adelante, "el Proyecto de Inversión"), con domicilio en Pasaje Santiago Acuña No. 127, Oficina No. 205, Cercado de Lima, provincia y departamento de Lima (en adelante, "el CONCEDENTE"), debidamente representada por Alfieri Bruno Lucchetti Rodriguez, identificado con Documento Nacional de Identidad No. 09802054, Gerente de Promoción de la Inversión Privada, designado por Resolución de Alcaldía No. 310 de fecha 14 de setiembre de 2015, quien actúa en cumplimiento de las competencias y funciones establecidas en el Reglamento de Organización y Funciones de la Municipalidad Metropolitana de Lima, quien toma conocimiento de los términos del presente documento y acepta su contenido de conformidad con el marco legal vigente; y de la otra parte,

La empresa **Línea Amarilla S.A.C.**, en calidad de Concesionario del Proyecto de Inversión, con domicilio en Avenida El Derby No. 250, Edificio Capital Derby, oficina 1701-1801, Urbanización El Derby de Monterrico, Santiago de Surco, Provincia y Departamento de Lima (en adelante, el "CONCESIONARIO"), debidamente representada por su Gerente General, el señor Damião Carlos Moreno Tavares, identificado con Carné de Extranjería No. 001100801, y por su Apoderado, el señor Otávio Henrique Nanni de Almeida, identificado con Carné de Extranjería No. 001287240, ambos debidamente facultados según poderes inscritos en la Partida No. 12384144 del Registro de Personas Jurídicas de la Oficina Registral de Lima;

Todos los términos utilizados en esta Adenda y no definidos en la misma tendrán el significado que les es asignado en el Contrato de Concesión.

La presente Adenda se suscribe en los siguientes términos y condiciones:



## CLÁUSULA PRIMERA: ANTECEDENTES

- 1.1. El 12 de noviembre de 2009, el CONCEDENTE y el CONCESIONARIO suscribieron el Contrato de Concesión para la construcción y explotación del Proyecto Línea Amarilla.
- 1.2. El 13 de febrero de 2013, el CONCEDENTE y el CONCESIONARIO suscribieron la Adenda1, modificando las Cláusulas 4.6, 5.14, 6.20, 6.21, 6.23, 6.24, 6.25, 6.26, 6.28, 10.11, 16.15, 17.1, 17.2, 17.3, 17.5, 17.6 y 17.7 – Caso Fortuito o Fuerza Mayor, 6.30, 6.31, 10.12, 1.17, 2.5, 3.5, 1.71, 4.1,4.5, 5.8, 5.43, 5.44, 6.34, 6.36, 6.40, 6.44, 6.46, 6.53, 10.4,11.10,12.1, 12.3, 12.5, 14.11, 14.1, 16.20, 16.9, 16.5, 16.11, 16.13, 16.15, 18.12, 8.12, 20.1, entre otras modificaciones.
- 1.3. Con fecha 22 de enero de 2015, el CONCEDENTE y el CONCESIONARIO suscribieron un Acta de Reunión, por medio de la cual el CONCEDENTE solicitó al CONCESIONARIO evaluar la viabilidad técnica y económica de modificar los alcances del Contrato de Concesión y presentar los estudios que sustenten dicha evaluación.

Dichos estudios fueron entregados oportunamente por el CONCESIONARIO al CONCEDENTE, quien efectuó las evaluaciones respectivas.

- 1.4. El CONCEDENTE, con la finalidad de optimizar la infraestructura de transporte de la ciudad de Lima, ha propuesto al CONCESIONARIO modificarlos alcances del Contrato de Concesión, a efectos de proceder de la forma siguiente:
  - 1.4.1. Sustitución de la obligación consistente en el diseño y la construcción de la obra vial denominada "Obra Inicial (Viaducto 1) – Intersección Av. Morales Duárez y Avenida Universitaria".
  - 1.4.2. Sustitución de la obligación consistente en el diseño y construcción de la obra vial denominada "Obra Especial – Obra vial de conexión San Juan de Lurigancho con la Vía de Evitamiento", prevista en la

cláusula 6.62, numeral i) del Contrato de Concesión, incorporada en virtud de la Adenda 1.

- 1.4.3. Sustitución de la obligación consistente en el diseño y la construcción de la obra vial denominada "Obra Especial – Intercambio de la intersección de la Vía de Evitamiento y la Av. Las Palmeras", prevista en la cláusula 6.62, numeral ii) del Contrato de Concesión, incorporada en virtud de la Adenda 1.
  - 1.4.4. Asignación de los recursos financieros disponibles derivados de la sustitución referida en los numerales 1.4.1, 1.4.2 y 1.4.3 precedentes, previa liquidación del avance físico y financiero de dichas obras (ingeniería, construcción y supervisión, según sea el caso) hasta la fecha, para el diseño, construcción y supervisión, por parte del CONCESIONARIO, de la obra vial denominada "Paso Inferior – Intersección Av. Morales Duárez y Av. Universitaria y Puente Vehicular Bella Unión" ubicado en la intersección de la Av. Universitaria con la Av. Morales Duárez sobre el cauce del Río Rimac, los cuales son parte de una misma obra de ingeniería, de conformidad con el Master Plan y el Anteproyecto que forman parte de la presente Adenda como Apéndice 2 del Anexo 2 del Contrato de Concesión.
- 1.5. Las Partes declaran que, según lo acordado en el Contrato de Concesión y en la Adenda 1, el CONCESIONARIO elaboró los Estudios Definitivos de Ingeniería y ejecutó parcialmente las obras: i) "Obra Especial – Obra vial de conexión San Juan de Lurigancho con la Vía de Evitamiento"; ii) "Obra especial – Intercambio de la intersección de la Vía de Evitamiento y la Av. Las Palmeras"; y iii) "Obra Inicial (Viaducto 1) – Intersección Av. Morales Duárez y Avenida Universitaria"; por lo que los presupuestos previstos originalmente para la ejecución de dichas obras han sido utilizados parcialmente para atender el costo que significó para el CONCESIONARIO ejecutar efectivamente las respectivas actividades de diseño, construcción y supervisión.
- 1.6. Habiendo llevado a cabo las evaluaciones exigidas en la Cláusula 19.1 del Contrato de Concesión y la legislación vigente, así como las evaluaciones previstas en el Acta de Reunión de fecha 22 de enero de 2015, las Partes

han determinado la viabilidad técnica, económica y financiera de la propuesta, en los siguientes términos y condiciones:

1.6.1. Las Partes están de acuerdo en que, según la liquidación del avance físico y financiero ejecutado hasta la fecha con relación a las obras viales descritas en las cláusula 1.4.1, 1.4.2 y 1.4.3 precedentes, por efecto de la sustitución de dichas obras existe un saldo de US\$41'910,610.60 (Cuarenta y uno millones novecientos diez y con60/100 Dólares Americanos) más el correspondiente IGV. Para efectos de la contratación de la ingeniería y construcción de dichas obras viales, este monto corresponde a precios referenciados a noviembre del año 2009, los mismos que deben ser actualizados de conformidad con lo establecido en el Anexo XV del Contrato de Concesión, y se desagrega conforme al siguiente detalle:

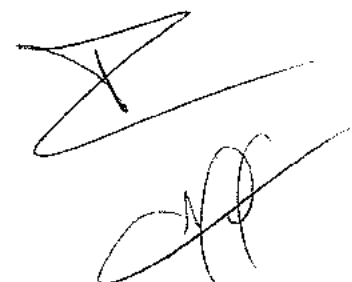
- a) Recursos financieros pendientes de ejecución por parte del CONCESIONARIO ascendente a la suma de US\$34'476,954.09 más IGV (Treinta y Cuatro Millones Cuatrocientos Setenta y Seis Mil novecientos Cincuenta y Cuatro y 09/100 Dólares Americanos más IGV) y;
- b) Activos que serán destinados a la ejecución de la obra indicada en el numeral 1.6.2 siguiente, por un monto equivalente a US\$7'433,565.51 más IGV (Siete Millones Cuatrocientos Treinta y Tres Mil Quinientos Sesenta y Cinco y 51/100 Dólares Americanos más IGV).

1.6.2. Las Partes están de acuerdo en que, el saldo de recursos financieros y los activos indicados en los literales a) y b) de la cláusula 1.6.1 precedente, serán asignados para el diseño y construcción, por parte del CONCESIONARIO , de la obra vial denominada "Paso Inferior – Intersección Av. Morales Duárez y Av. Universitaria y Puente Vehicular Bella Unión" ubicado en la intersección de la Av. Universitaria con la Av. Morales Duárez sobre el cauce del Río Rímac, a través del proceso constructivo descrito en Apéndice 1 del Anexo VIII.

- 1.6.3. Las Partes dejan expresamente establecido que los costos relacionados a la supervisión de la Obra denominada "Paso Inferior – Intersección Av. Morales Duárez y Av. Universitaria y Puente Vehicular Bella Unión" ubicado en la intersección de la Av. Universitaria con la Av. Morales Duárez sobre el cauce del Río Rímac, serán de responsabilidad del CONCESIONARIO de conformidad con lo establecido en la cláusula 6.3 del Contrato de Concesión.
- 1.7. Los términos y condiciones antes referidos determinan que el acuerdo contenido en el presente documento respeta la naturaleza de la Concesión, las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas y mantiene el equilibrio económico y financiero de las prestaciones a cargo de las Partes.
- 1.8. Las Partes declaran que la modificación al Contrato de Concesión se efectúa dentro del marco legal vigente y en plena observancia de lo dispuesto en el artículo 15° del Reglamento del Decreto Legislativo No. 1012, aprobado por Decreto Supremo No. 127-2014-EF, y conforme a lo establecido en el Capítulo XIX del Contrato de Concesión.
- 1.9. De conformidad con el artículo 15.3 del Reglamento del Decreto Legislativo No. 1012, aprobado por Decreto Supremo No. 127-2014-EF, la Gerencia de Promoción de la Inversión Privada de la Municipalidad Metropolitana de Lima, como órgano promotor de la inversión privada de la citada Entidad y el Ministerio de Economía y Finanzas, han emitido opinión previa favorable para la suscripción de esta Adenda.
- 1.10. Asimismo, de conformidad con el procedimiento previsto en la cláusula 19.1 del Contrato de Concesión, los Acreedores Permitidos han manifestado su conformidad a los términos y condiciones de la presente Adenda.

## **CLÁUSULA SEGUNDA: OBJETO DE LA ADENDA**

Por medio de la presente Adenda, el CONCEDENTE y el CONCESIONARIO convienen en modificar las siguientes cláusulas del Contrato de Concesión, con el objeto de sustituir determinadas obligaciones constructivas por otras nuevas



obligaciones constructivas, así como precisar algunos aspectos relativos al Fideicomiso Río Verde y Obras de Integración Urbana, de acuerdo a los textos detallados a continuación:

## 2.1. Modificación de la cláusula 1.42.

### "1.42 Estudio Definitivo de Ingeniería"

*Es el documento técnico donde se establecen los detalles de diseño de Ingeniería de los elementos que constituyen el Proyecto Línea Amarilla y que le corresponde desarrollar al CONCESIONARIO de acuerdo con la Iniciativa Privada y el Contrato. El Estudio Definitivo de Ingeniería incluirá como mínimo lo siguiente: (i) Resumen Ejecutivo, (ii) Memoria Descriptiva, (iii) Metrados, (vi) Cronogramas, (vii) Especificaciones Técnicas, (viii) Estudios básicos, (ix) Diseños, (x) Plan de mantenimiento, (xi) Unidades de Peaje, (xii) Planos.*

*El Estudio Definitivo de Ingeniería deberá presentarse, de manera integral y en una única oportunidad, al CONCEDENTE, de acuerdo a lo indicado en la Cláusula 6.6 y siguientes del Contrato.*

*En el caso de la obra vial denominada "Paso Inferior – Intersección Av. Morales Duárez y Av. Universitaria y Puente Vehicular Bella Unión", el Estudio Definitivo de Ingeniería estará conformado por la ingeniería que será desarrollada por el CONCESIONARIO, y aprobada por el CONCEDENTE, previa recomendación del Supervisor, conforme al procedimiento constructivo establecido en el Apéndice 1 del Anexo VIII. Los términos y condiciones señalados en el primer y segundo párrafo de la presente Cláusula no resultan aplicables a la ingeniería de la obra referida en este párrafo, la cual será presentada conforme al procedimiento previsto en la Cláusula 6.9.A y 6.12.A.*

*Toda mención que se haga en el Contrato de Concesión y la Adenda 1 al "Estudio Definitivo de Ingeniería", en el caso de la obra vial denominada "Paso Inferior – Intersección Av. Morales Duárez y Av.*

*Universitaria y Puente Vehicular Bella Unión”, debe entenderse referida a la ingeniería desarrollada y aprobada en los términos señalados en el párrafo precedente.”*

## **2.2. Modificación de la cláusula 1.64.**

### **”1.64. Obra “Paso Inferior– Intersección Av. Morales Duárez y Av. Universitaria y Puente Vehicular Bella Unión”**

*Es la Obra integrante de la Sección 2 de la Concesión consistente en la construcción por parte del CONCESIONARIO, conforme al procedimiento constructivo descrito en el Apéndice 1 del Anexo VIII, de un paso inferior en la intersección de las Avenidas Universitaria y Morales Duárez, y de un puente vehicular en la Avenida Universitaria sobre el cauce del Río Rímac hasta por la suma de US\$41'910,610.60 (Cuarenta y uno millones novecientos diez y con60/100 Dólares Americanos) más IGV. Para efectos de la contratación de la ingeniería y construcción de dicha obra vial, este monto corresponde a precios referenciados a noviembre del año 2009, los mismos que deben ser actualizados, de conformidad con lo establecido en el Anexo XV del Contrato de Concesión. Este monto comprende los costos de ingeniería y construcción de la obra, siendo responsabilidad del CONCESIONARIO financiar los costos de supervisión respectivos. El CONCESIONARIO será responsable de la operación y mantenimiento de dicha obra durante la vigencia de la Concesión.*

*En caso el presupuesto de ejecución y diseño de la obra vial descrita en el párrafo precedente contenido en el respectivo Estudio Definitivo de Ingeniería aprobado, arrojen como resultado un monto menor al monto máximo señalado en el párrafo precedente, el CONCESIONARIO transferirá la diferencia al Fideicomiso del Proyecto Obras de Integración Urbana.*

*Toda mención que se haga en el Contrato de Concesión y la Adenda 1 a la “Obra Inicial” y/o al “Viaducto 1” debe entenderse referida a la obra vial denominada “Obra Paso Inferior – Intersección Av. Morales Duárez y Av. Universitaria y Puente Vehicular Bella Unión.”*

### 2.3. Modificación de la cláusula 1.73.A.

#### "1.73.A. Proyecto Obras de Integración Urbana

*Es el Proyecto que será ejecutado con los recursos transferidos al Fideicomiso del Proyecto Obras de Integración Urbana.*

*El Proyecto Obras de Integración Urbana está conformado por las obras contenidas en el Master Plan aprobado mediante Carta N° 028-2015-MML-GPIP de fecha 04 de marzo de 2015, así como las obras que disponga el CONCEDENTE conforme a las Leyes y Disposiciones Aplicables.*

*Una vez concluida la construcción del (los) Proyecto(os) contenido(s) en el Proyecto Obras de Integración Urbana, el mantenimiento se financiará con cargo a los recursos transferidos al Fideicomiso del Proyecto Obras de Integración Urbana; dicho mantenimiento será responsabilidad de la MML. Dicho proyecto de inversión no forma parte del Contrato. El CONCESIONARIO sólo asume la obligación financiera referida en la Cláusula 2.2, d). El Concedente declara que el mantenimiento del Proyecto no demandará el uso de recursos públicos durante la vida útil del activo.*

*Respecto al Proyecto Obras de Integración Urbana, el CONCESIONARIO sólo estará obligado a realizar la transferencia fiduciaria de los US\$74'500,000.00 (Setenta y cuatro millones quinientos mil y 00/100 Dólares Americanos) más el IGV correspondiente, conforme a lo indicado en la Cláusula 6.67 del presente Contrato.*

*Toda mención que se haga en el Contrato de Concesión y la Adenda 1 al "Proyecto Río Verde y Obras de Integración Urbana" y/o al "Proyecto Río Verde" debe entenderse referida al "Proyecto Obras de Integración Urbana".*

### 2.4. Modificación de la cláusula 1.73



**"1.73. Proyecto Línea Amarilla**

*Es el proyecto de inversión, aprobado en virtud del Acuerdo de Concejo N° 402, adoptado el 22 de octubre de 2009. Dicho proyecto de inversión comprende las Secciones 1 y 2, descritas en la Cláusula 1.75 del Contrato. Asimismo, este proyecto comprende también el aporte financiero al Fideicomiso del Proyecto Obras de Integración Urbana."*

**2.5. Eliminación de la cláusula 1.73-B.**

**~~"1.73.B. Proyecto Vía Parque Rímae~~**

~~*Es el proyecto integral que comprende el Proyecto Línea Amarilla, las Obras Especiales y el Proyecto Río Verde y Obras de Integración Urbana.*~~

~~*Respecto del Proyecto Río Verde y Obras de Integración Urbana, el CONCESIONARIO sólo estará obligado a realizar el aporte financiero hasta por el monto y en los términos establecidos en el presente Contrato."*~~

**2.6. Incorporación de la cláusula 6.9.A.**

*"6.9.A.El Estudio Definitivo de Ingeniería de la denominada Obra Inicial referido en la cláusula precedente, será reemplazado por la ingeniería a ser desarrollada por el CONCESIONARIO, a través del procedimiento constructivo descrito en el Apéndice 1 del Anexo VIII del presente Contrato, de la obra vial "Paso Inferior – Intersección Av. Morales Duárez y Av. Universitariay Puente Vehicular BellaUnión", dentro de los plazos y conforme al procedimiento previstos para la ejecución de la referida.*

*El CONCESIONARIO deberá elaborar dicha ingeniería conforme a las buenas prácticas de ingeniería y construcción, aplicando las innovaciones tecnológicas que considere pertinentes."*

## 2.7. Incorporación de la cláusula 6.12.A.

*"6.12.A. El procedimiento de evaluación y aprobación del presupuesto y la ingeniería correspondiente a la obra vial "Paso Inferior- Intersección Av. Morales Duárez y Av. Universitaria y Puente Vehicular Bella Unión" será llevada a cabo por el CONCEDENTE y el Supervisor, conforme al procedimiento descrito en el Apéndice 1 del Anexo VIII del presente Contrato.*

*EL CONCEDENTE será el único responsable de la aprobación del presupuesto y la ingeniería después de la correspondiente evaluación y recomendación de aprobación emitida por el Supervisor."*

## 2.8. Modificación de la cláusula 6.18, c).

*"c) La aprobación por parte del CONCEDENTE del Estudio Definitivo de Ingeniería. Considerando que la ejecución de la obra vial "Paso Inferior - Intersección Av. Morales Duárez y Av. Universitaria y Puente Vehicular Bella Unión" será desarrollada conforme al procedimiento constructivo descrito en el Apéndice 1 del Anexo VIII del presente Contrato, esta condición se entenderá cumplida una vez que el CONCEDENTE haya aprobado la partida que técnicamente permita el inicio de las actividades constructivas respectivas."*

## 2.9. Eliminación de la cláusula 6.19.

~~*"6.19 Sin perjuicio de lo señalado en la Cláusula 6.18, dentro de los ciento ochenta (180) Días Calendario contados desde la Fecha de Suscripción del Contrato, el CONCESIONARIO se encuentra obligado a dar inicio a la construcción de la Obra inicial determinada en el Anexo 2, siempre que se cumplan las condiciones señaladas en los Literales b), c) y d), numerales (ii) y (iii) de la Cláusula 6.18, así como la opinión favorable de la Sub Gerencia de Medio Ambiente de la Gerencia de Servicios a la Ciudad de la MML, conforme a las Leyes y Disposiciones Aplicables.*~~

~~Ante la configuración de cualquiera de las causales de caducidad del Contrato de Concesión previstas en el Capítulo XVI, la Obra Inicial será liquidada y pagada al CONCESIONARIO conforme a las reglas previstas en dicho Capítulo.~~

~~"La ejecución de la Obra Inicial será considerada como un proyecto, por lo que contara con un Estudio Definitivo de Ingeniería independiente del resto de la Obra, considerando en lo aplicable la Cláusula 6.6."~~

## **2.10. Modificación de la cláusula 6.62.**

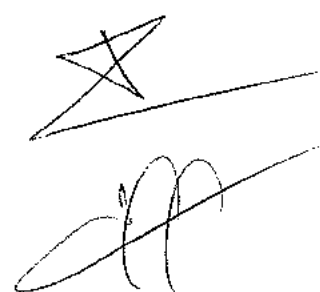
"6.62. Además de las Obras referidas en el Anexo 2, el CONCESIONARIO se obliga a ejecutar la siguiente obra vial en la Sección 1 de la Concesión denominada "Cuarto Carril", que consiste en lo siguiente.:

- i) Construcción de un nuevo carril por cada sentido en la Vía de Evitamiento, desde la intersección con la Avenida Javier Prado hasta el Puente Huáscar, hasta por un monto máximo de US\$ 10'000,000.00 (Diez millones con 00/100 Dólares Americanos) más IGV, cuya construcción y financiamiento serán asumidos por el CONCESIONARIO.

El presupuesto de la obra vial denominada "Cuarto Carril" consistente en la "Construcción de un nuevo carril por cada sentido en la Vía de Evitamiento" comprende los costos de elaboración de los respectivos Estudios Definitivos de Ingeniería."

## **2.11. Modificación de la cláusula 6.65.**

"6.65. En caso el presupuesto de ejecución de la obra vial en la Sección 1 de la concesión denominada "Cuarto Carril", contenido en los respectivos Estudios Definitivos de Ingeniería aprobados, sumados los costos de elaboración de los respectivos Estudios Definitivos de Ingeniería, arrojen como resultado un monto menor a los señalados en la Cláusula 6.62, el CONCESIONARIO se compromete a transferir a favor del CONCEDENTE la diferencia dentro de los plazos de ejecución de dichas Obras. Dicha transferencia se



*efectuará a través del depósito respectivo en el Fideicomiso del Proyecto Obras de Integración Urbana.”*

## **2.12. Modificación de la cláusula 16.20.**

*Incorpórese los párrafos segundo, tercero y cuarto a la cláusula 16.20*


*“(…)*

*Al monto señalado en el primer párrafo, deberá descontarse el monto de inversión originalmente asignado al Viaducto 1 – Obra Inicial en el Estudio Definitivo de Ingeniería aprobado mediante Resolución de Gerencia N° 51-2010-MML/ GPIIP. Únicamente para efectos de esta cláusula, las referencias a Obras Especiales deberán ser entendidas a las obras viales denominadas “Cuarto Carril” y “Paso Inferior – Intersección Av. Morales Duarez y Av. Universitaria y Puente Vehicular Bella Unión”.*

*Asimismo, las partes acuerdan que para la determinación del Valor Contable Neto establecido en el primer párrafo, el monto de las transferencias financieras efectivamente realizadas al Fideicomiso del Proyecto Obras de Integración Urbana será hasta por el monto US\$ 26'992,824.51 (Veintiséis millones Novecientos Noventa y dos mil Ochocientos Veinticuatro con 51/100 Dólares Americanos).*

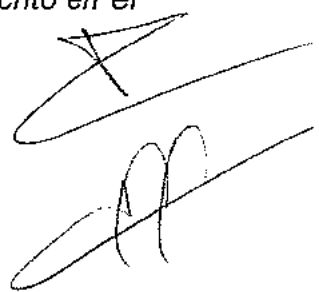
*Cualquier discrepancia entre las Partes sobre la determinación del Valor Contable Neto será resuelta conforme al proceso arbitral previsto en el Capítulo XVIII del Contrato.”*

## **2.13. Incorporación del acápitea.2) de la cláusula 17.1.**



*“a.2) En caso que se generen costos adicionales al monto máximo previsto en la Cláusula 1.64 para la ejecución de la obra vial denominada “Paso Inferior – Intersección Av. Morales Duárez y Av. Universitaria y Puente Vehicular Bella Unión”, las Partes adoptarán las siguientes acciones:*

- i) Considerando que la ingeniería de dicha obra será desarrollada bajo el procedimiento constructivo descrito en el*



*Apéndice 1 del Anexo VIII del Contrato de Concesión, durante el proceso de elaboración de dicha ingeniería, se procurará garantizar que su presupuesto no exceda del monto máximo previsto en la Cláusula 1.64 del presente Contrato.*

- ii) *En caso no se logre totalmente el objetivo señalado en el acápite anterior, los costos adicionales al monto máximo previsto, que resulten necesarios para la conclusión de la obra, serán compensados al CONCESIONARIO mediante la aplicación del mecanismo de incremento de Tarifa y/o ampliación del plazo de la Concesión."*

#### **2.14 Modificación de Anexos II, VI y VIII e Incorporación de Anexo XV**

Se modifica el Anexo II – “Memoria Descriptiva de las Obras”, y se incorporan el Apéndice I del Anexo VIII – “Consideraciones Mínimas para la Elaboración del Estudio Definitivo de Ingeniería del Contrato de Concesión”, y el Anexo XV al Contrato de Concesión, cuyos textos quedan redactados conforme a los documentos que se anexan a la presente adenda bajo la referida denominación. Asimismo, se modifica el Anexo VI- “Cronograma de Avance Físico”, cuyo texto queda redactado conforme al documento que se anexa a la presente adenda bajo la referida denominación.

#### **CLÁUSULA TERCERA: DECLARACIONES DE LAS PARTES**

- 3.1. Las Partes declaran que, conforme a lo acordado entre las Partes en la Adenda 1 al Contrato de Fideicomiso del Proyecto Obras de Integración Urbana el Estudio Definitivo de Ingeniería de la obra “Plaza Nueva y Paso Inferior 28 de Julio”, al ejecutarse bajo la modalidad de Fast Track, no se encuentra comprendido dentro de los alcances de las obligaciones asumidas por el CONCESIONARIO en virtud de la Cláusula 6.66 del Contrato de Concesión, las cuales han sido debidamente ejecutadas por el CONCESIONARIO.
- 3.2. Las Partes declaran que toda mención que se haga en el Contrato de Concesión, en la Adenda 1 y/o en la presente Adenda al “Fideicomiso Río Verde y Obras de Integración Urbana” o al “Fideicomiso Río Verde” debe entenderse referida al “Fideicomiso del Proyecto Obras de Integración

Urbana". De la misma manera, las Partes declaran que toda mención que se haga en el Contrato de Concesión, en la Adenda 1 y/o en la presente Adenda al "Proyecto Río Verde y Obras de Integración Urbana" o al "Proyecto Río Verde" debe entenderse referida al "Proyecto Obras de Integración Urbana".

- 3.3. Las Partes declaran que toda mención que se haga en el Contrato de Concesión, en la Adenda 1 y/o en la presente Adenda a "Obras Especiales" o a "Obra Especial" debe entenderse referida a la obra vial consistente en el nuevo carril por cada sentido que viene siendo ejecutado por el CONCESIONARIO en la Vía de Evitamiento, desde la intersección con la Avenida Javier Prado hasta el Puente Huáscar denominada "Cuarto Carril" que forma parte de la Sección 1 de la Concesión.
- 3.4. Las Partes declaran que las intenciones expresadas en el presente documento, se encuentran orientadas a privilegiar el interés público y el mejor servicio respecto de la infraestructura pública a favor de la ciudad de Lima, afirmando que con el fin de hacerlas efectivas se someterán necesariamente a las disposiciones contenidas en el marco normativo vigente, así como aquellos procedimientos legales que se encuentren vigentes en el Perú.
- 3.5. Las Partes declaran que la suscripción de la presente Adenda se encuentra conforme a las Leyes y Disposiciones Aplicables, por tanto, ninguna otra acción o procedimiento es necesaria para autorizar su celebración, constituyendo un documento válido y vinculante para las Partes.

#### **CLÁUSULA CUARTA: VALIDEZ E INTERPRETACIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN**

- 4.1. Las Partes declaran expresamente que fuera de las modificaciones señaladas en el presente instrumento, las demás disposiciones del Contrato de Concesión permanecen vigentes y con plena validez.
- 4.2. Las Partes declaran que en caso, de conflicto en la interpretación y/o ejecución de los términos establecidos en el Contrato de Concesión y los términos de la presente Adenda, primará lo establecido en esta última.

4.3. Los términos que figuren en mayúsculas en la presente Adenda y que no se encuentren expresamente definidos en éste, corresponden a los términos definidos en el Contrato de Concesión o, en su defecto, a los términos definidos por las Leyes Aplicables o a términos que son corrientemente utilizados en mayúsculas.

4.4. Las Partes declaran que el Contrato de Concesión, incluida la Adenda 1, y la presente Adenda se interpretarán y ejecutarán como un único instrumento.

#### **CLÁUSULA QUINTA: VIGENCIA DE LA ADENDA**

5.1. La presente Adenda entrará en vigencia a partir de la fecha de su suscripción por las Partes.

5.2. Las Partes suscriben la presente Adenda, en tres (3) ejemplares, en señal de conformidad con lo establecido en la misma.

5.3. Las Partes se comprometen a efectuar todos los actos necesarios para elevar a Escritura Pública e inscribir en Registros Públicos la presente Adenda dentro de los quince (15) días calendarios siguientes a la fecha de su suscripción.

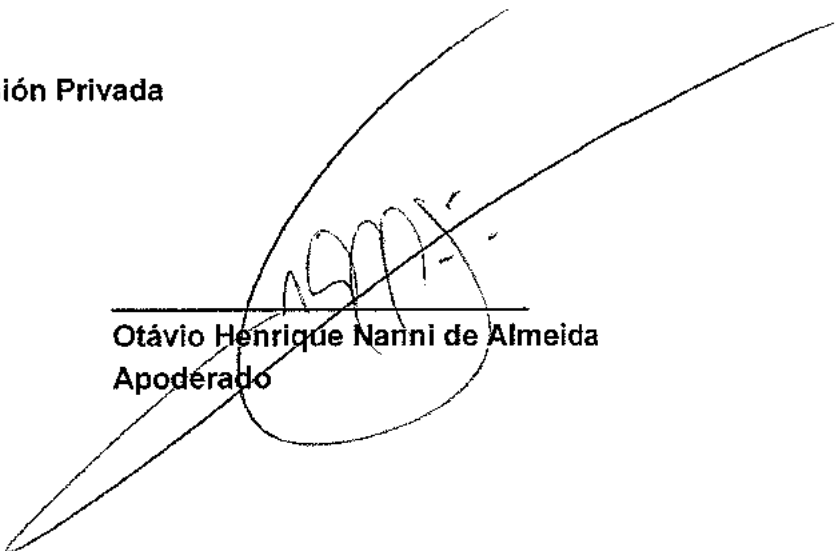
Firmado en Lima en tres (3) ejemplares originales, a los 2 días del mes de octubre de 2015.

**POR EL CONCEDENTE**

  
\_\_\_\_\_  
**Alfieri Bruno Lucchetti Rodriguez**  
**Gerente de Promoción de la Inversión Privada**

**POR EL CONCESIONARIO**

  
\_\_\_\_\_  
**Damião Carlos Moreno Tavares**  
**Gerente General**

  
\_\_\_\_\_  
**Otávio Henrique Nanni de Almeida**  
**Apoderado**

HL

**ANEXO II**  
**AL CONTRATO DE CONCESIÓN DEL PROYECTO LÍNEA AMARILLA**

**MEMORIA DESCRIPTIVA DE LAS OBRAS**

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized 'O' followed by a vertical line and a loop.A handwritten signature in black ink, featuring a sharp, angular shape followed by a horizontal line.A handwritten signature in black ink, showing a circular shape with a diagonal line through it.



## ANEXO 2

### MEMORIA DESCRIPTIVA DE LAS OBRAS

#### SECCIÓN 1

La sección 1 es la franja de territorio de dominio público que forma parte del Derecho de Vía, que será entregada al Concesionario para la construcción, conservación y explotación de la infraestructura vial necesaria y la prestación de los servicios para efectos de la concesión, la cual comprende la Autopista Vía de Evitamiento en el tramo desde la intersección con la av. Javier Prado hasta la intersección con la Av. Habich, que comprende a su vez el área de reserva de las intersecciones viales que contiene en su recorrido, incluyendo accesos y salidas nuevas en la margen derecha del Río Rímac, hacia la nueva autopista de la Sección 2, principalmente a la altura de las intersecciones en la zona de Puente Huáscar, Trébol Huánuco y Puente del Ejército.

Las obras que conforman esta sección son las referidas a:

#### Cuarto Carril en la Vía de Evitamiento de Avenida Javier Prado al Intercambio de la Av. Las Palmeras: 1.600Km

(Entre Km 0+000m y Km 1+600m)

Inicia en las siguientes progresivas:

HITO	NORTE	ESTE
JP1	8 663 299.840	284 297.744

Ejecución del cuarto carril en la berma central de la Vía de Evitamiento.

Todas las obras relacionadas al Cuarto Carril conforman una subsección a la cual le corresponde un Estudio Definitivo de Ingeniería específico.

#### Cuarto Carril en la Vía de Evitamiento de Avenida Las Palmeras (Plaza de Peaje Monterrico a Avenida Plácido Jiménez (El Agustino): 7.400 Km

(Entre Km 1+600m y km 9+000m)

Ejecución del cuarto carril en la berma central de la Vía de Evitamiento.

Actual Vía de Evitamiento al Sur del Centro de Lima, que contiene de sur a norte las vías iniciales de aproximación y ensanche vial para las garitas del peaje de Monterrico a partir de Avenida Las Palmeras, el intercambio vial de Santa Anita y las obras viales de ingreso y salida a las garitas de peaje de la Carretera Central, el by-pass de Avenida Atarjea, las Garitas de Peaje de ingreso a Evitamiento del Intercambio Vial Ramiro Prialé, el by-pass de la Avenida Ferrocarril, hasta el tramo al norte del by-pass de Puente Nuevo.

**Vía de Evitamiento entre la Av. Plácido Jiménez y Puente Huáscar: 0.60 km**

(Entre Km 9+000m y Km 9+600m)

Tramo que comprende la Ejecución de los Viaductos de la Derivación Sur de la Vía de Evitamiento hacia la nueva vía Expresa en su tramo de acceso al Túnel. En sentido de sur a norte a la altura de la Avenida Plácido Jiménez se inicia una vía auxiliar por la derecha para el acceso hacia el viaducto elevado sur a norte encima del Puente Huáscar; en el sentido de norte a sur se complementa el Puente Huáscar con un viaducto más corto y de menor altura de norte a sur que se incorpora a la Vía de Evitamiento con una vía auxiliar por la derecha.

Ambos viaductos confluyen al norte del Puente Huáscar en una sola vía de doble sentido sobre la margen derecha del río con pistas de dos carriles por sentido y de pavimento flexible. Los viaductos y dichas vías comprenden la ejecución de muros para contener la ribera del Río.

**Vía de Evitamiento entre el Puente Huáscar y la Av. Eduardo de Habich: 6.40 km**

(Entre Km 9+600m y Km 16+000m)

Termina en las siguientes progresivas:

HITO	NORTE	ESTE
H1	8 669 314.922	276 009.682

Tramo que comprende las obras de mantenimiento y conservación de la vía a fin de lograr y mantener los índices de Serviciabilidad descritos en el Anexo 1.

**Paso Inferior – Intersección Av. Morales Duárez y Av. Universitaria**

El Paso Inferior Morales Duárez y Puente Bella Unión es la franja de territorio de dominio público que forma parte del derecho de vía, que será entregada al Concesionario para la conservación y explotación de la infraestructura vial y la prestación de servicios para efectos de la Concesión, la cual comprende la intersección de la Av. Morales Duárez con la Avenida Universitaria, distrito de Cercado de Lima.

El paso inferior ha sido dimensionado para una velocidad de diseño de 80 km/h y con dos carriles por sentido.

Las rampas de acceso tienen una longitud de 206 m y 283 m, y el tramo en túnel tiene una longitud de 105.6 m.

La sección para el paso inferior es:

- Separador central de 0.60 m de anchura.
- Berma interior de 0.90 m.
- 2 carriles de 3.60 m
- Berma exterior de 1.80 m
- New Jersey de protección de ancho 0.40 m.
- Canal de drenaje de 0.65 m de anchura
- Vereda de 0.80 m para su uso en casos de emergencia o mantenimiento

### PUENTE BELLA UNIÓN

El Puente Bella Unión es la franja de territorio de dominio público que forma parte del derecho de vía, que será entregada al Concesionario para la conservación y explotación de la infraestructura vial y la prestación de servicios para efectos de la Concesión, la cual comprende el cruce de la Avenida Universitaria con el río Rímac (Morales Duárez), distrito de San Martín de Porres.

El puente Bella Unión consiste en un puente atirantado de 50 m de longitud y 34.50 m de anchura, con dos sentidos, así como la integración del mismo al sistema viario existente.

La sección del puente Bella Unión es la siguiente:

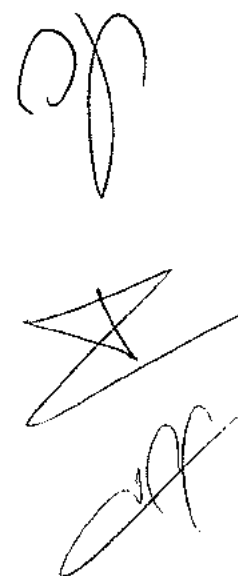
- Paseo central de 7.40 m de anchura.
- Ciclovía en ambos lados del paseo central de 1.20 m de anchura, separada del paseo central por un sardinel de 0.20 m
- New Jersey de protección y zona de anclaje de los cables del atirantado, con una anchura de 1 m.
- Bermas interiores de 0.50 m
- 3 carriles por sentido de 3.25 m cada uno.
- Bermas exteriores de 0.50 m
- New Jersey de protecciódos sentidos, así como la integración del mismo al sistema viario existente.

Hacia el Norte, la sección del puente va variando hasta reducirse a la sección del sistema viario existente en la zona.

- El paseo central va reduciendo su anchura hasta 0.60 m.
- Se pasa de 3 carriles por sentido a 2.
- Se mantiene la ciclovía de anchura 1.20 m en cada sentido.

**APÉNDICE II DEL ANEXO II  
AL CONTRATO DE CONCESIÓN DEL PROYECTO LÍNEA AMARILLA**

**MASTERPLAN Y ANTEPROYECTO**





# MASTER PLAN

# PROYECTO OBRAS ESPECIALES

# CONCESIÓN LINEA AMARILLA

2015

PROYECTO OBRAS ESPECIALES

Concesión Línea Amarilla

*(Handwritten signatures)*

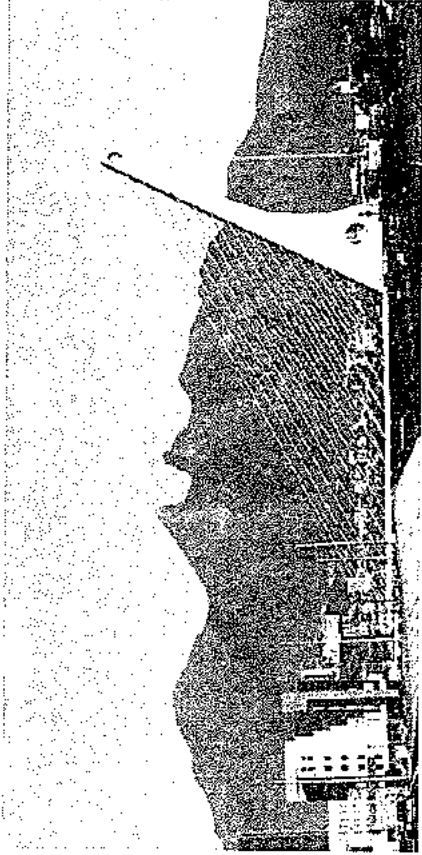
**I. DEFINICIÓN**

**II. CONTEXTO**

**III. DELIMITACIÓN DEL MASTER PLAN**

**IV. MEMORIA DESCRIPTIVA.**

**V. ANTEPROYECTO**



**PROYECTO OBRAS ESPECIALES**

**Concesión Línea Amarilla**

*(Handwritten signatures and marks)*



## I. DEFINICIÓN:

El Proyecto denominado "Obras especiales de la Concesión Línea Amarilla", es un proyecto urbanístico que busca la anexión del entorno urbano inmediato a los intercambios viales que conforman el recorrido de las vías nuevas proyectadas, en el derecho de vía entregado al Concesionario para su construcción, conservación y explotación de la infraestructura vial y la prestación de otros servicios complementarios.

Este proyecto lo constituyen áreas de intercambios viales y de recuperación en zonas determinadas de la ciudad de Lima, tienen la finalidad de contribuir al desarrollo social y de su infraestructura, interconectando el trazo de las vías nuevas del Proyecto Línea Amarilla con toda la metrópoli, impulsando su aceptación y adaptación por la población de Lima Metropolitana.

## PROYECTO OBRAS ESPECIALES

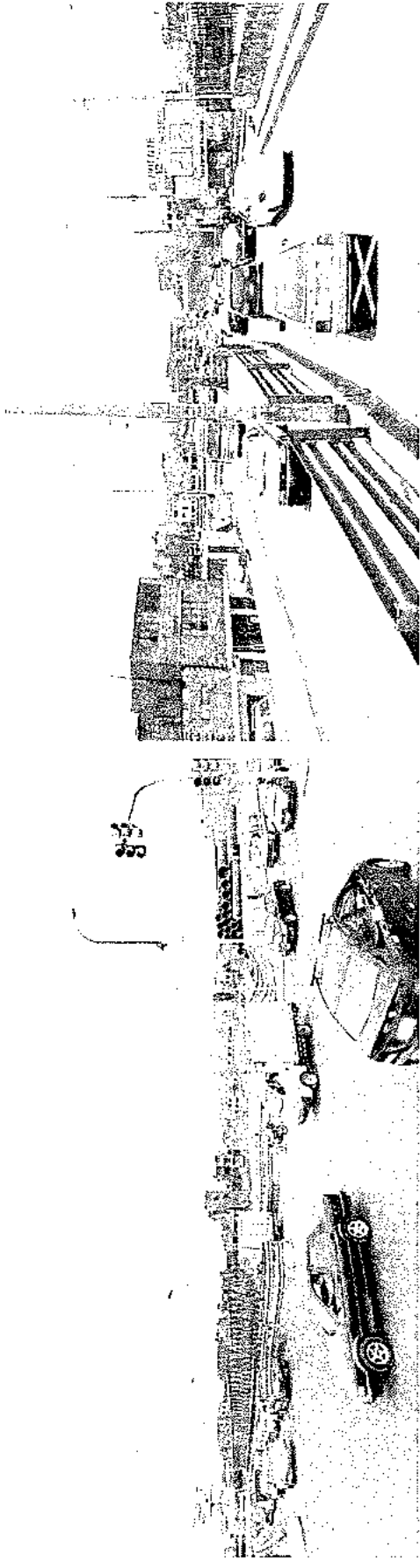
## Concesión Línea Amarilla

*(Handwritten signatures and initials)*

INSTITUTO DE PROMOCIÓN Y FOMENTO DE LA INFRAESTRUCTURA PÚBLICA - INVEPAR - INSTITUTO DE PROMOCIÓN Y FOMENTO DE LA INFRAESTRUCTURA PÚBLICA - INVEPAR - INSTITUTO DE PROMOCIÓN Y FOMENTO DE LA INFRAESTRUCTURA PÚBLICA - INVEPAR - INSTITUTO DE PROMOCIÓN Y FOMENTO DE LA INFRAESTRUCTURA PÚBLICA - INVEPAR

**II. CONTEXTO:**

En la Adenda N°01 del Contrato de Concesión del Proyecto Línea Amarilla, se establece que, la Municipalidad Metropolitana de Lima elaborara un diseño básico de las obras especiales complementarias a la concesión. A partir de su aprobación, el concesionario iniciará la elaboración de los estudios definitivos de dichos proyectos para poder ejecutar las obras correspondientes.



**PROYECTO OBRAS ESPECIALES**

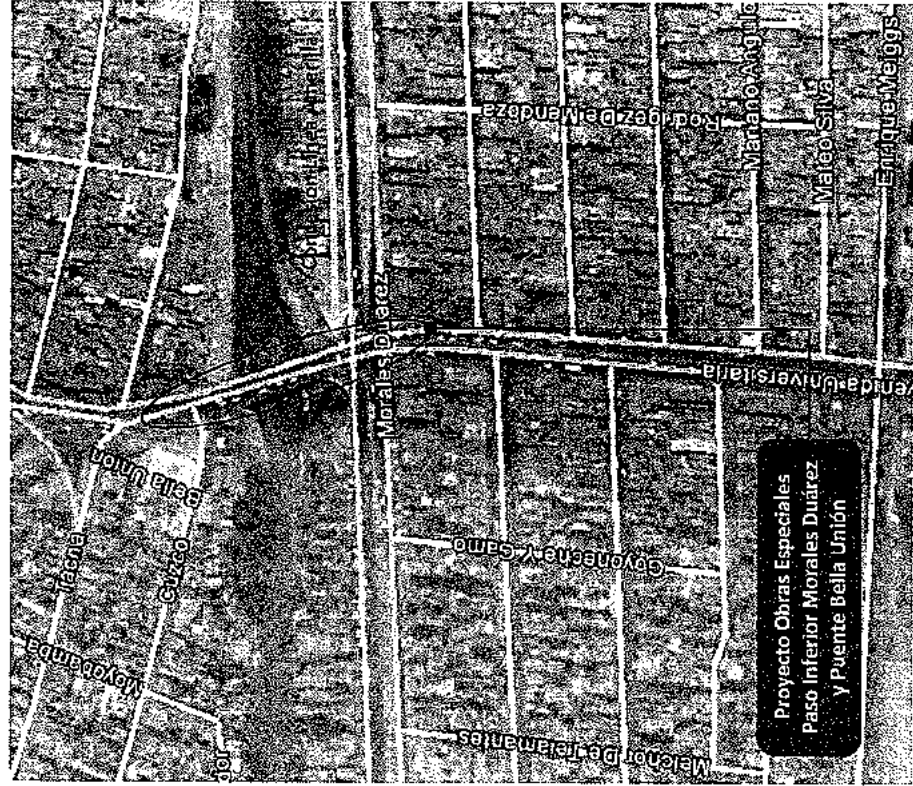
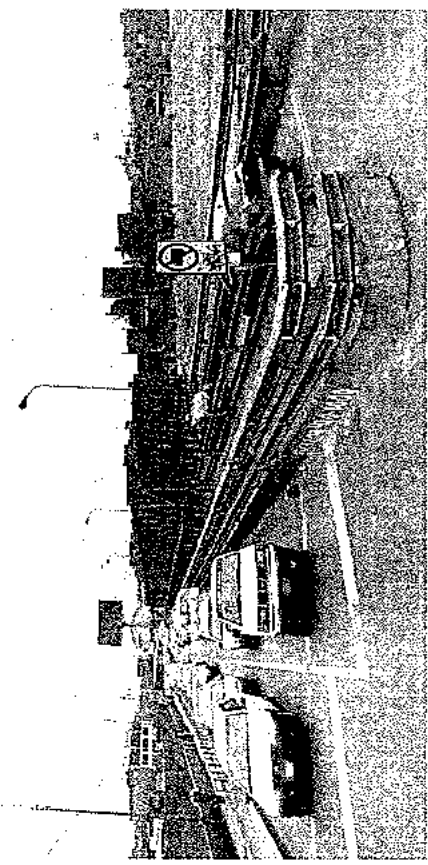
**Concesión Línea Amarilla**

*[Handwritten signatures]*



### III. DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO DEL MASTER PLAN:

El área objeto del presente MASTER PLAN se circunscribe a las Avenidas Morales Duárez y Universitaria en el Distrito de San Martín de Porres de la Provincia de Lima.



**PROYECTO OBRAS ESPECIALES**

**Concesión Línea Amarilla**

*(Handwritten signatures)*

*(Handwritten mark)*

#### IV. MEMORIA DESCRIPTIVA: ESTADO ACTUAL

El Puente Vehicular Bella Unión construido en 1968 colapsó el 23 de febrero del 2013 debido a la deficiente utilización de las riberas del río Rímac, manejado como área para depositar indiscriminadamente desmontes y desperdicios orgánicos e inorgánicos. Además, dicha estructura nunca ha recibido el mantenimiento correspondiente desde su inauguración.

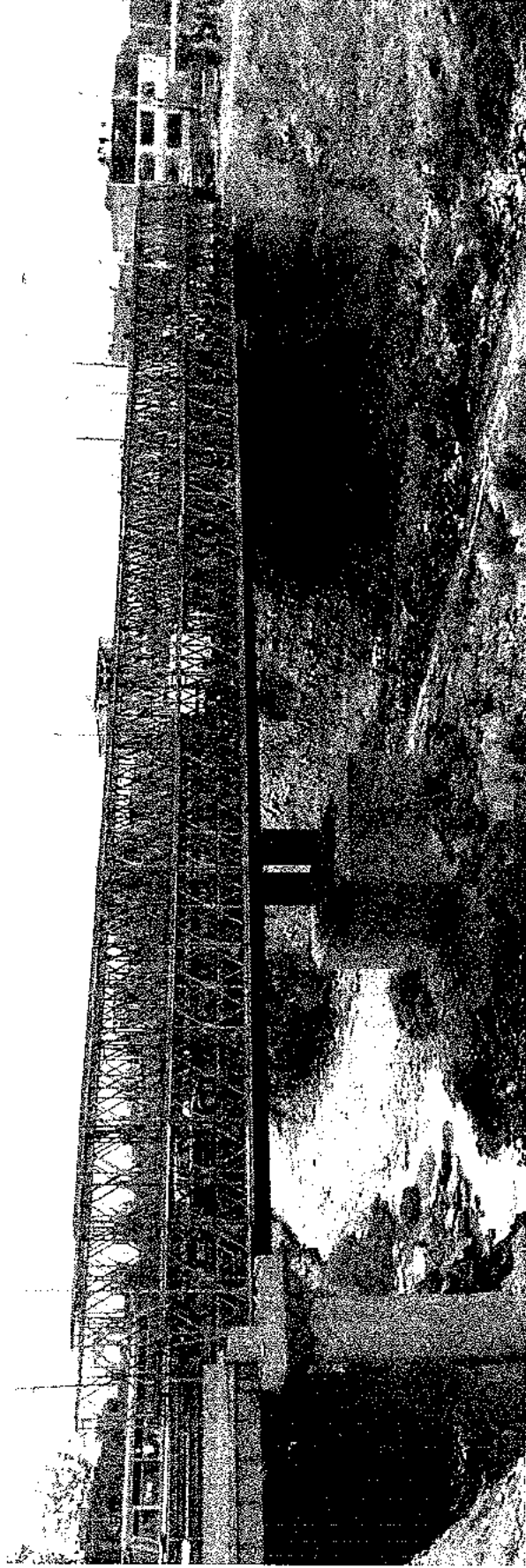


**PROYECTO OBRAS ESPECIALES**

**Concesión Línea Amarilla**

#### IV. MEMORIA DESCRIPTIVA: ESTADO ACTUAL

A la fecha a través del MTC se colocó una estructura provisional "tipo puente Bailey" en uno de los sentidos vehiculares del puente, soportado sobre pilares existentes; sin embargo, aún se mantiene el riesgo y la inseguridad que pueda brindar esta estructura.



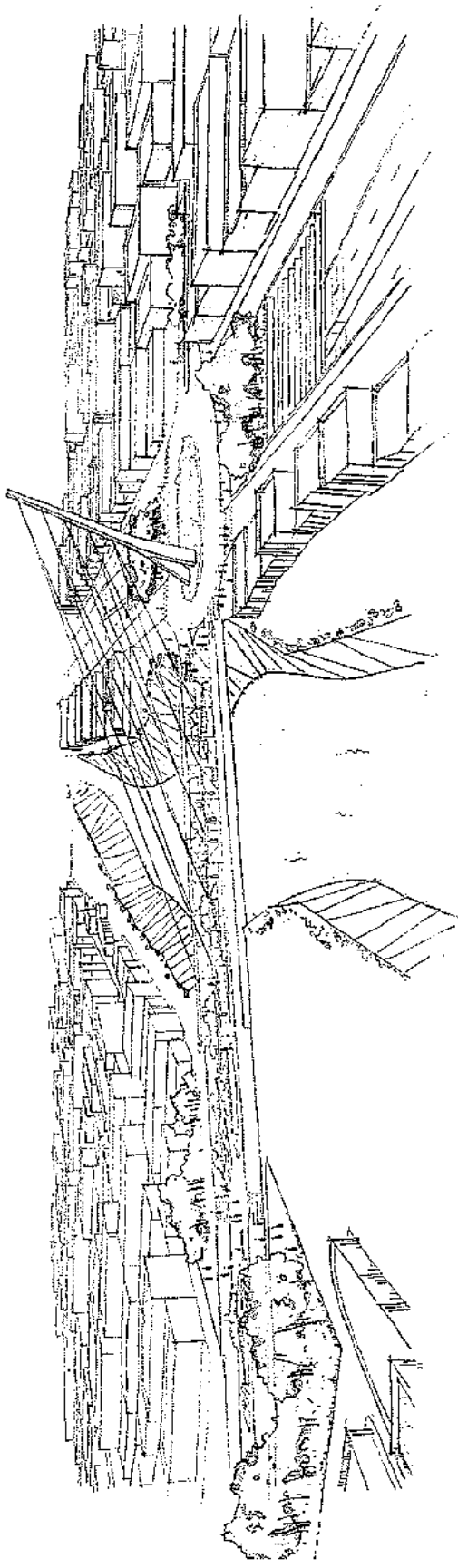
**PROYECTO OBRAS ESPECIALES**

**Concesión Línea Amarilla**

*[Handwritten signatures and initials]*

#### IV. MEMORIA DESCRIPTIVA: PROPUESTA

Este proyecto para Lima Metropolitana, propone ser un espacio público estratégico y distintivo para la ciudad. Por su ubicación y emplazamiento provee de un espacio público renovado, mas seguro, agradable y accesible a toda la comunidad. Esta compuesto por un Paso Inferior en la Avenida Morales Duarez de 32,000 m2 y el Puente Bella Unión en la Avenida Universitaria de 5,680 m2, con una superficie total de intervención de 37,680 M2.



**PROYECTO OBRAS ESPECIALES**

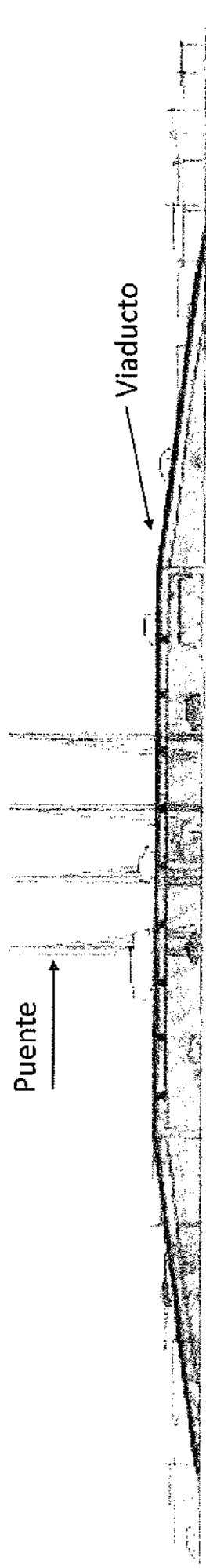
**Concesión Línea Amarilla**

*(Handwritten signatures)*

#### IV. MEMORIA DESCRIPTIVA:

La construcción de un viaducto a lado del Puente Bella Unión, generaría los siguientes impactos negativos:

- 1.- Creación de una fractura urbana (división del barrio en dos sectores desconectados).
- 2.- Falta de integración paisajística en el entorno.
- 3.- Incompatibilidad visual y estructural viaducto- puente colgado.
- 4.- Dificultades de compatibilidad estructural
- 5.- Desvalorización económica del área frente al viaducto con efectos edificatorios.
- 6.- Creación de espacios residuales peligrosos



**PROYECTO OBRAS ESPECIALES**

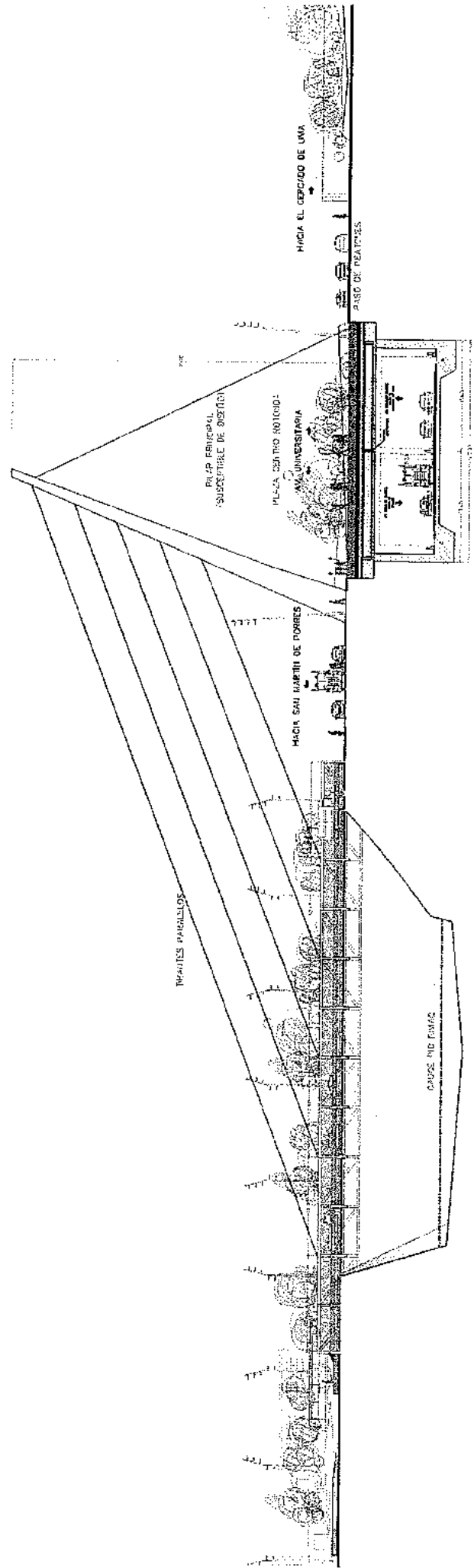
**Concesión Línea Amarilla**

*[Firma manuscrita]*

*[Firma manuscrita]*



# V. ANTEPROYECTO:



# PROYECTO OBRAS ESPECIALES

# Concesión Línea Amarilla

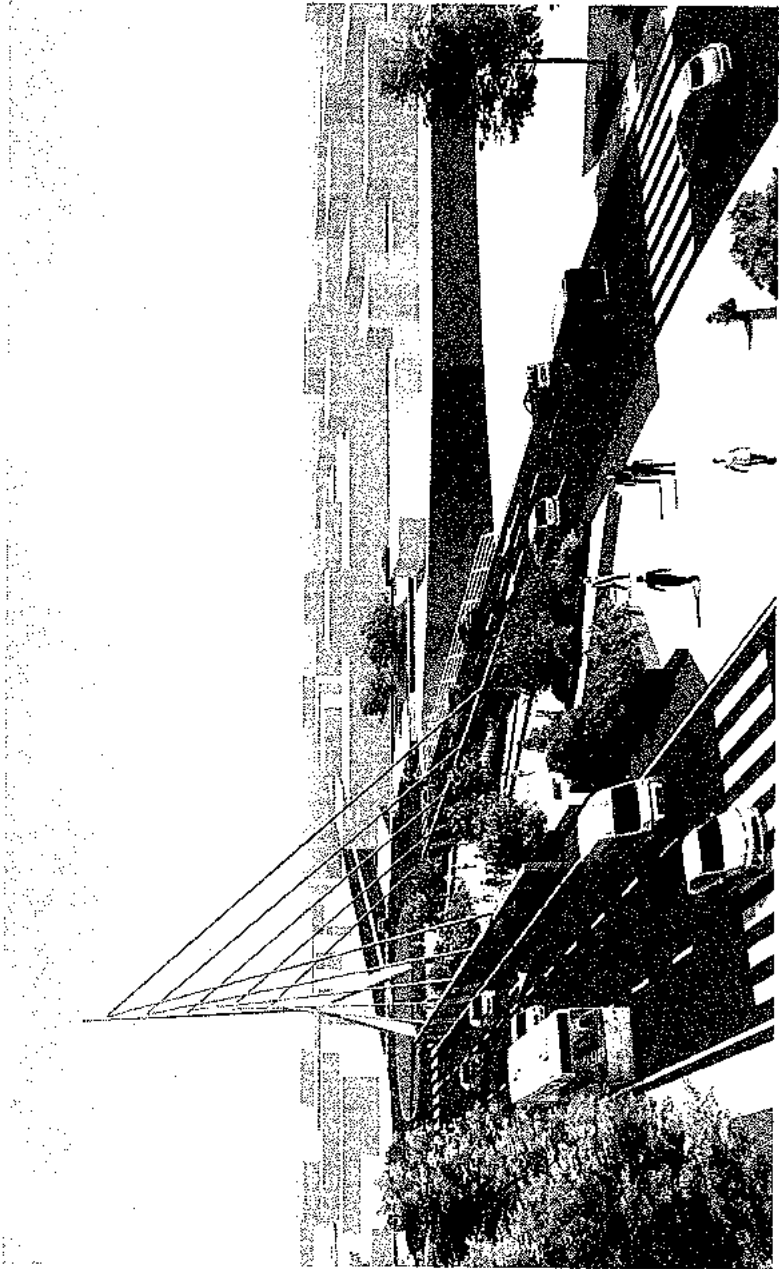
*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*



### V. ANTEPROYECTO:

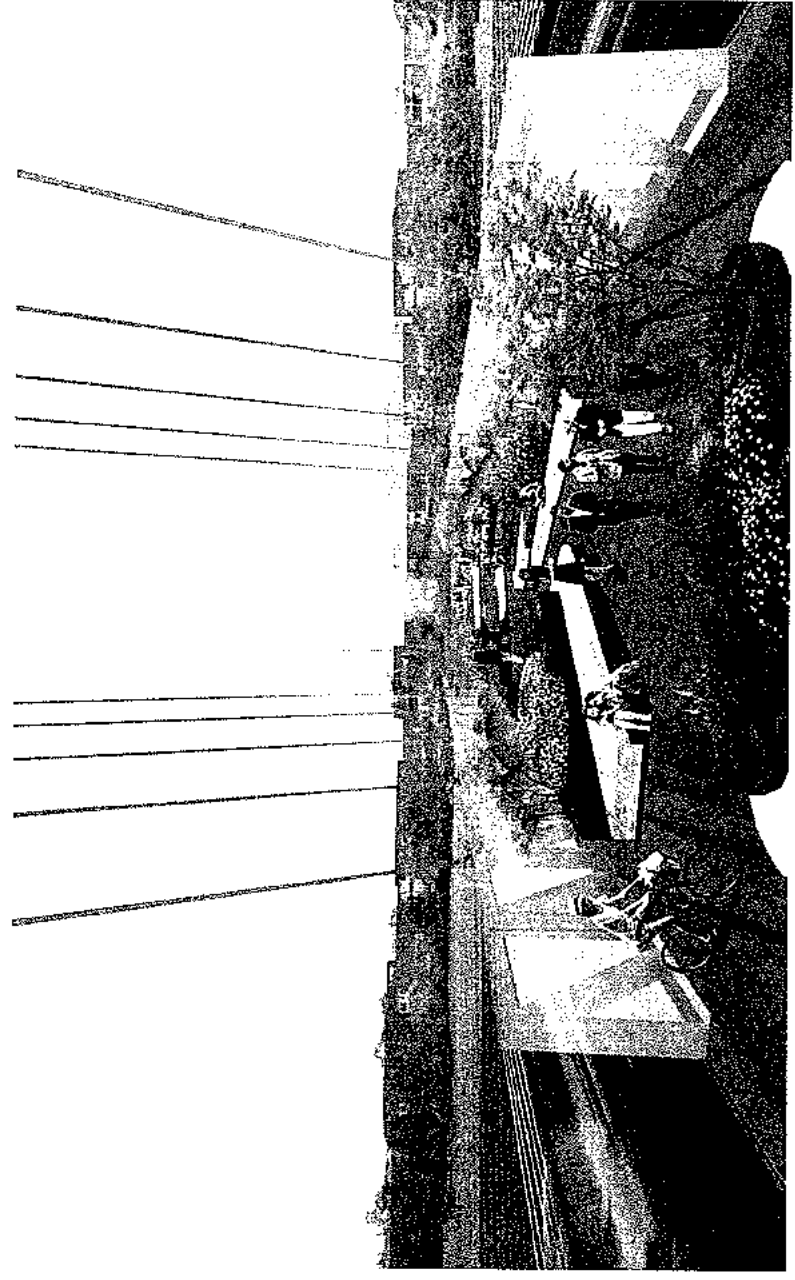


**PROYECTO OBRAS ESPECIALES**

**Concesión Línea Amarilla**

*(Handwritten signatures and initials)*

### V. ANTEPROYECTO:

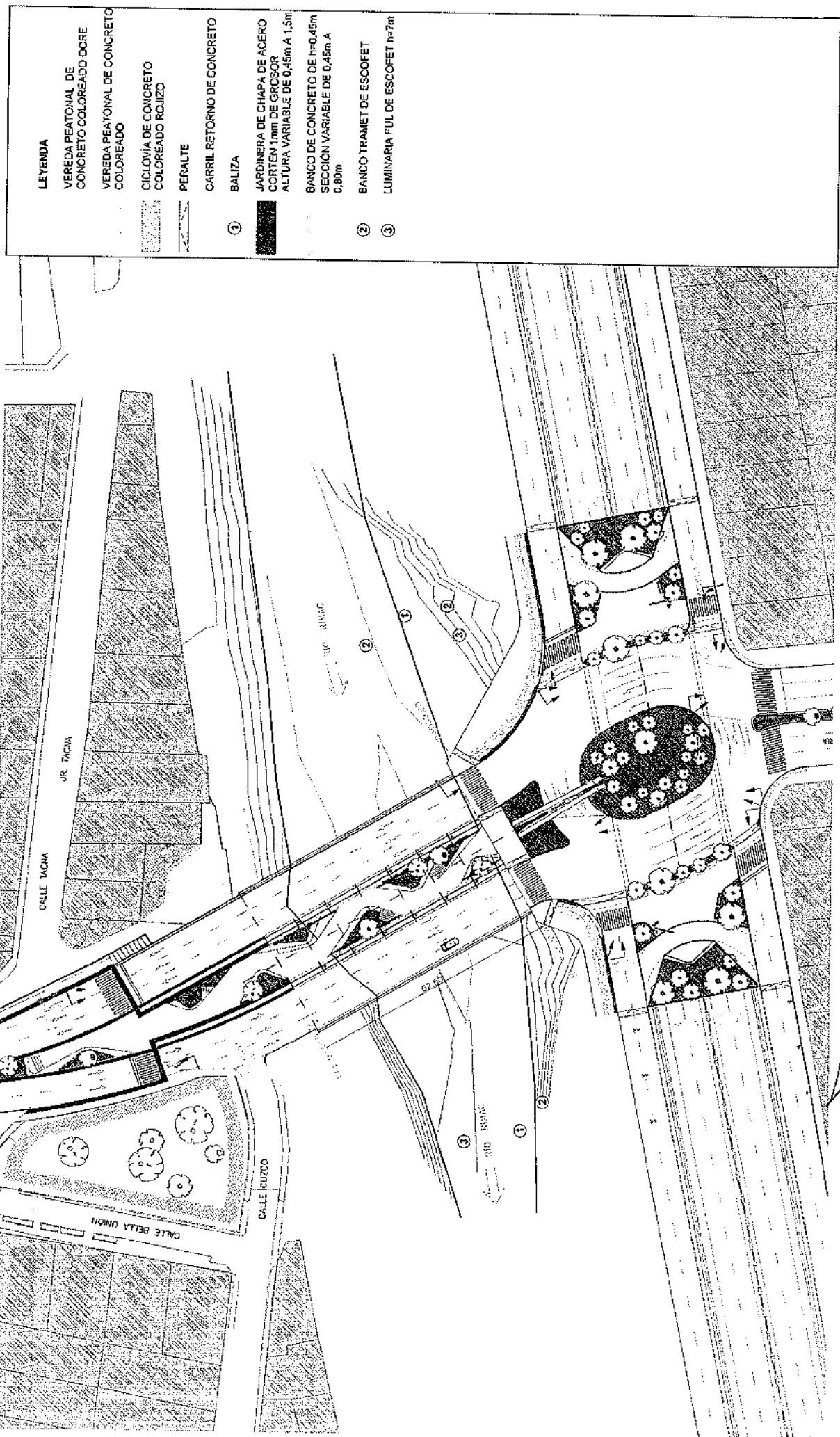


**PROYECTO OBRAS ESPECIALES**

**Concesión Línea Amarilla**

*(Handwritten signatures and initials)*





**LEYENDA**

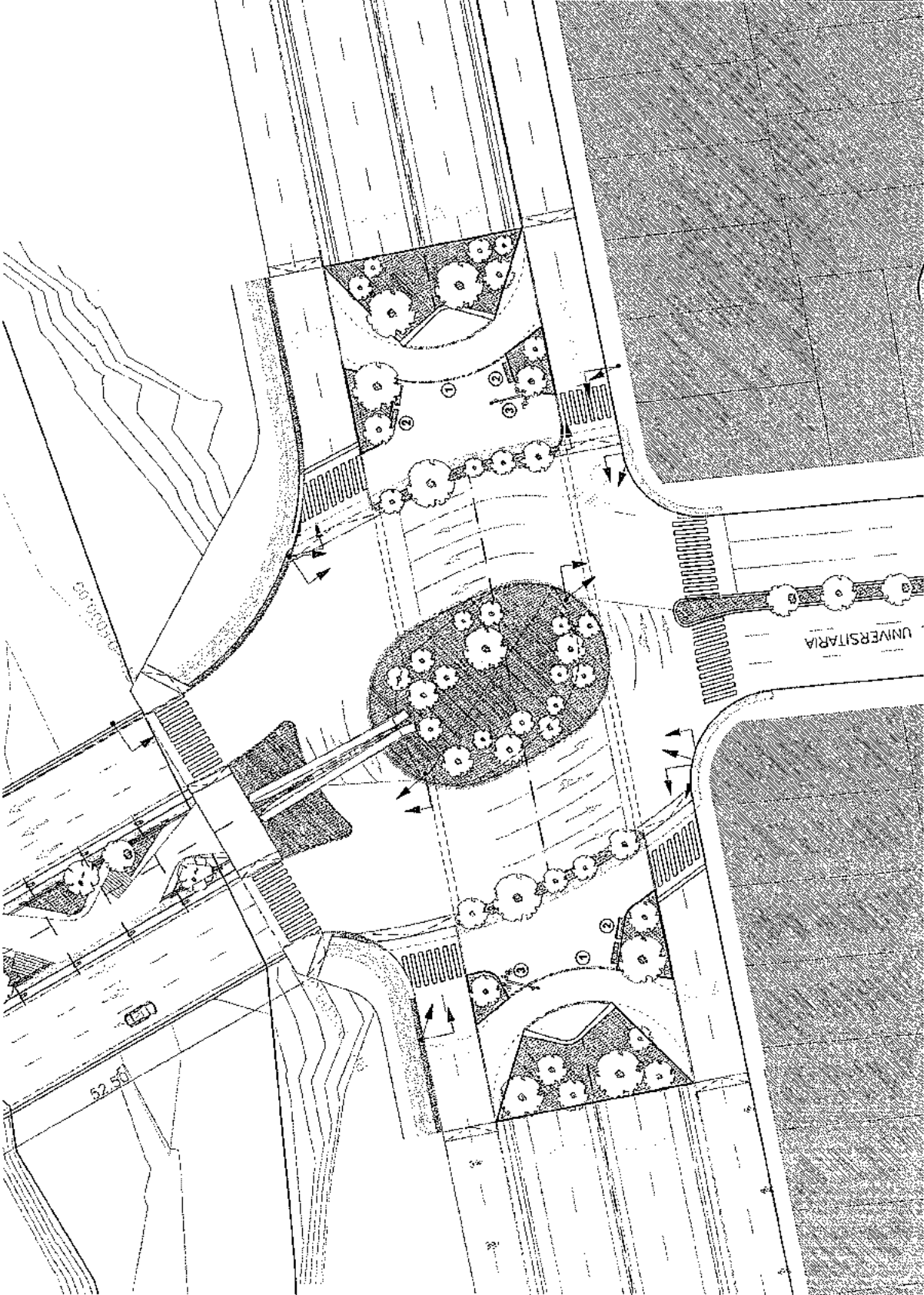
- VEREDA PEATONAL DE CONCRETO COLOREADO OCRE
- VEREDA PEATONAL DE CONCRETO COLOREADO
- CICLOVÍA DE CONCRETO COLOREADO ROJIZO
- PERALITE
- CARRIL RETORNO DE CONCRETO
- BALIZA
- JARDINERA DE CHAPA DE ACERO CORTEN 1mm DE GROSOR ALTURA VARIABLE DE 0,45m A 1,5m
- BANCO DE CONCRETO DE h=0,45m SECCIÓN VARIABLE DE 0,45m A 0,80m
- BANCO TRAMET DE ESCOFET
- LUMINARIA FUL DE ESCOFET h=7m

PLANTA\_URBANIZACIÓN  
ESC: 1/500

Escala Gráfico  
0 10.0 20.0 30.0 40.0 50.0  
Escala: 1:500 A1  
Escala: 1:1.000 A3

*[Handwritten signature]*

<b>LEYENDA</b>	
	VEREDA PEATONAL DE CONCRETO COLOREADO OCRE
	VEREDA PEATONAL DE CONCRETO COLOREADO
	CICLOVÍA DE CONCRETO COLOREADO ROJIZO
	PERALTE
	CARRIL RETORNO DE CONCRETO
①	BALIZA
	JARDINERA DE CHAPA DE ACERO CORTEN 1mm DE GROSOR ALTURA VARIABLE DE 0.45m A 1.5m
	BANCO DE CONCRETO DE h=0.45m SECCIÓN VARIABLE DE 0.45m A 0.80m
②	BANCO TRAMET DE ESCOFET
③	LUMINARIA FUL DE ESCOFET h=7m

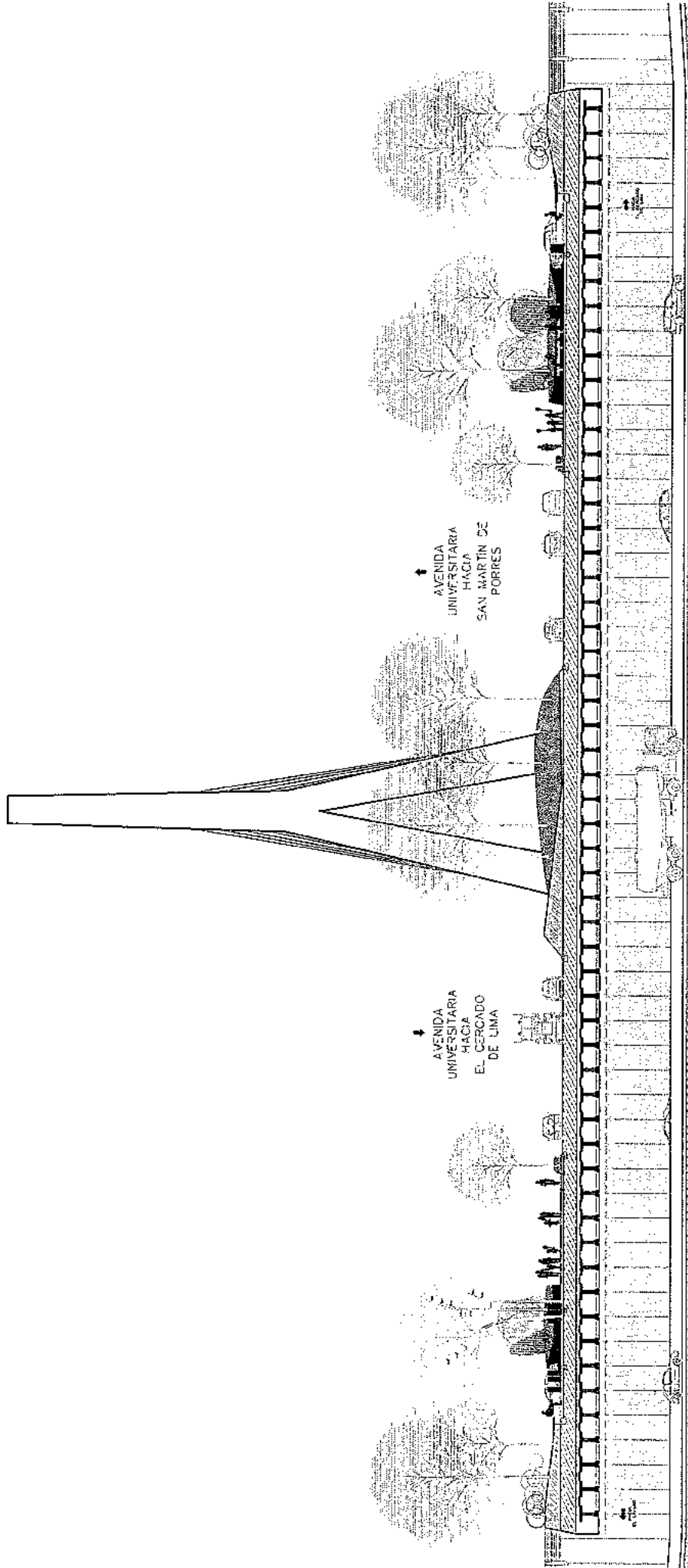


Estado Gráfico  
Escala: 500 A1  
Escala: 1.000 A3

PLANTA\_URBANIZACIÓN  
ESC: 1/500

*[Handwritten signature]*





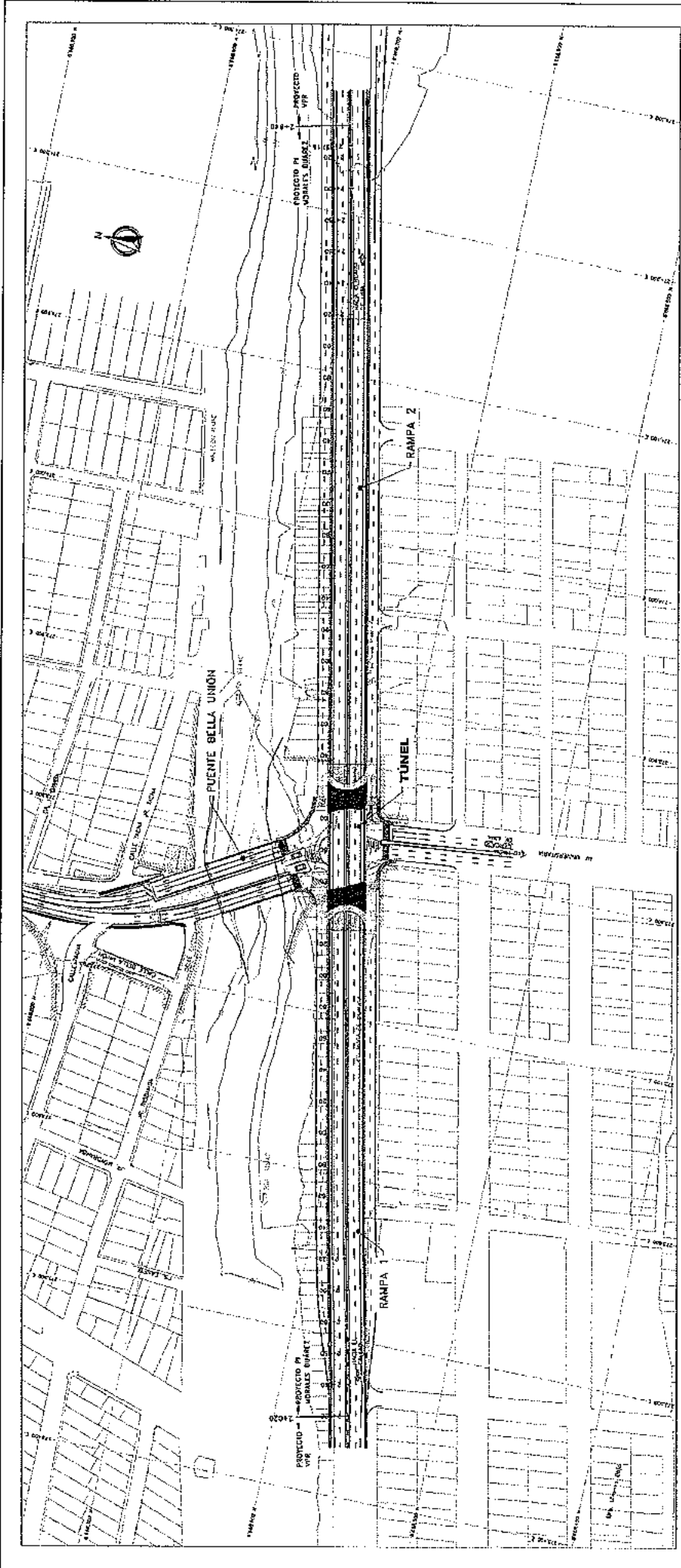
SECCIÓN LONGITUDINAL  
ESC. 1/300

Escala Gráfica  
Escala: 500 A1  
Escala: 1.000 A3

*[Handwritten signature]*

FECHA	DESCRIPCIÓN DEL PLANO	PROYECTO	FECHA
A-3	SECCIÓN LONGITUDINAL	PASO INFERIOR MORALES DUAREZ Y PUENTE BELLA UNIÓN	2015





PLANTA  
Esc: 1/7,250

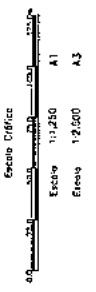
**SIMBOLOGÍA EXISTENCIAL**

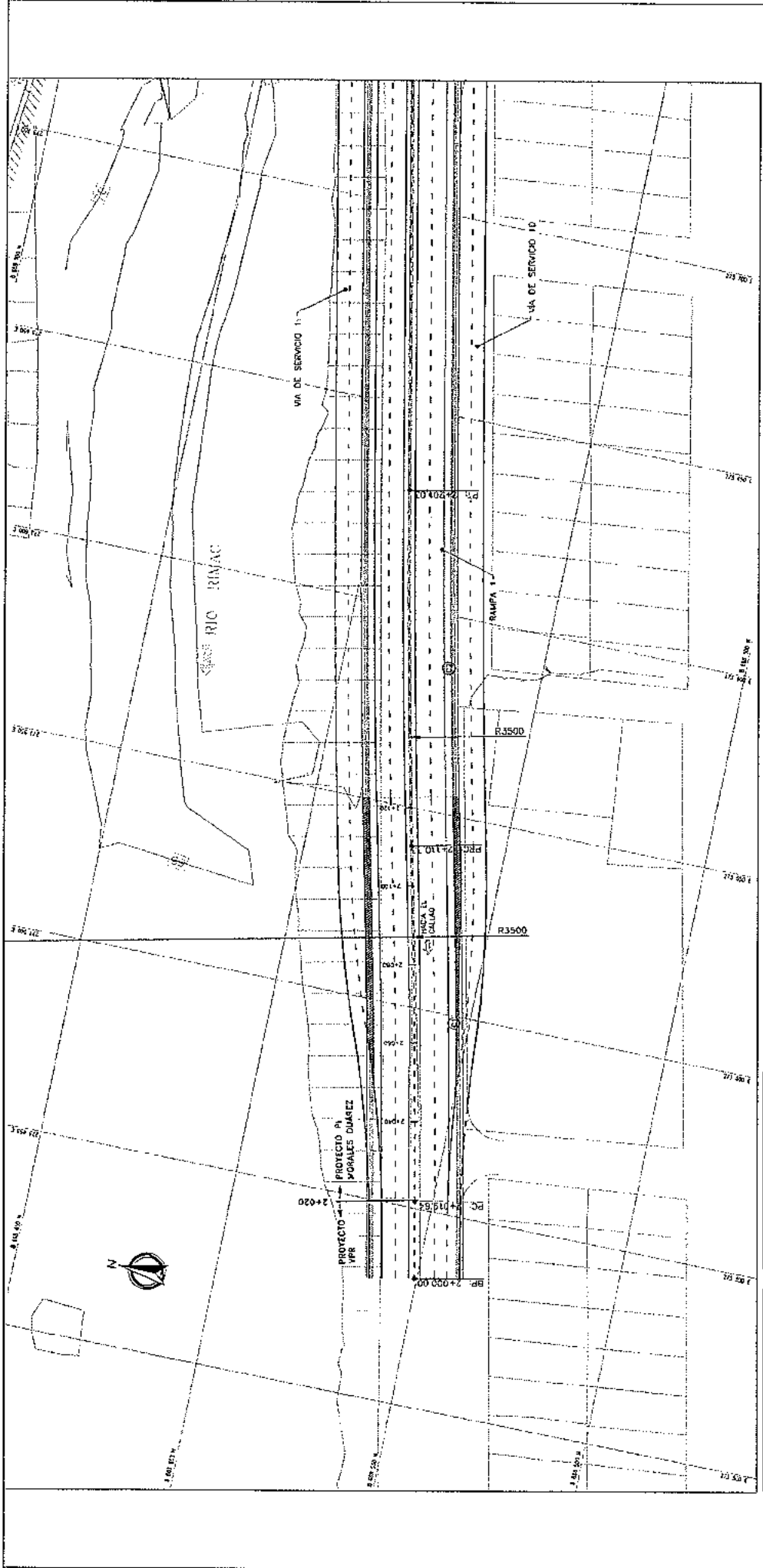
	CURVAS DE NIVEL
	SUPERFICIE TERRENO NATURAL
	RAO EXISTENTE

**LEYENDA**

	ALINEAMIENTO EXISTENTE
	ALINEAMIENTO PROPUESTO
	RAMPA 1
	RAMPA 2
	TUNEL
	CURVA PROPUESTA
	RETORNO PROPUESTO
	VEREDA PROPUESTA
	PUENTE DE CONCRETO REFORZADO PROPUESTO
	PUENTES VERDES PROPUESTOS

Handwritten signature and initials.





CUADRO DE ALENOS DE CURVA										
CURVA	RADIO	ALFA	LOCURA	TANG	PC	PT	PROG. PI	PROG. P2	ALBEI	PI
11	100000	17°30'	100000	4.395	200000	200000	200000	200000	200000	200000
12	100000	17°30'	100000	4.395	200000	200000	200000	200000	200000	200000
13	100000	17°30'	100000	4.395	200000	200000	200000	200000	200000	200000
14	100000	17°30'	100000	4.395	200000	200000	200000	200000	200000	200000

PLANTA  
Escala: 1/500

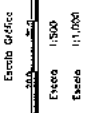
**SIEMPRE EXISTE**

---	CURSOS DE NAJO
---	SUPERFICIE TERRENO NATURAL
---	RIO RINAC

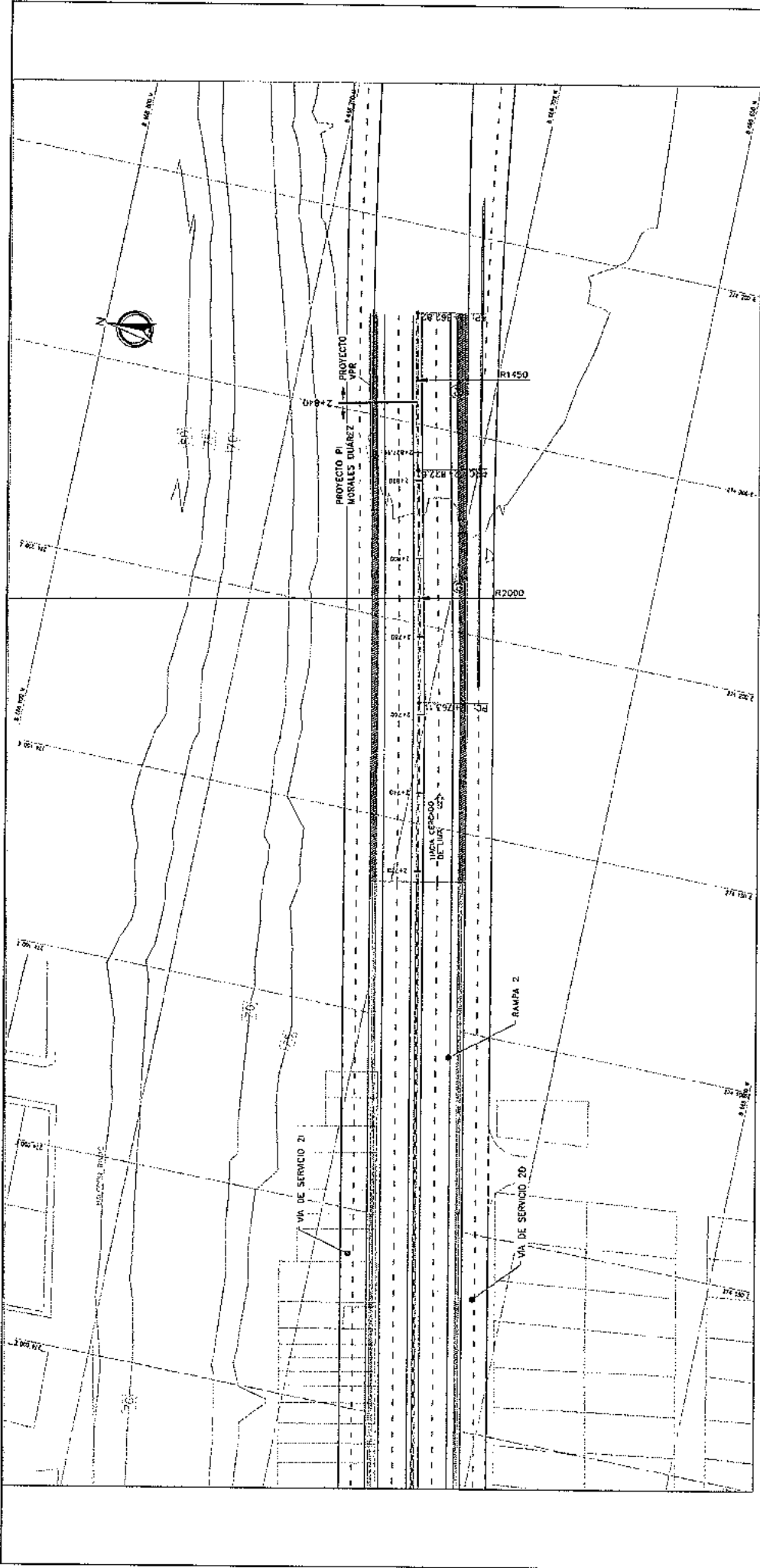
**LEYENDA**

---	LIC. PROYECTADO
---	RANCHO 1 Y 2
---	VALLE
---	DELEGACION PROYECTADA
---	SEMI-PROYECTADO
---	VIVIENDA PROYECTADA
---	BANCO FISCAL PERMUTADO PROYECTADO
---	BIENES PROYECTADOS

Handwritten signature and initials.

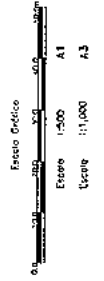






**CUADRO DE ELEMENTOS DE CURVA**

CURVA	ALFA	LCURVA	TANG	PROG. PC	PROG. PT	PROG. PI	PROG. PF	LCURVA	ALFA
C1	300.000	17.959	2-018.672	2-062.887	2-110.333	2-167.819	2-225.305	374.988	17.959
C2	300.000	17.959	2-018.672	2-062.887	2-110.333	2-167.819	2-225.305	374.988	17.959
C3	300.000	17.959	2-018.672	2-062.887	2-110.333	2-167.819	2-225.305	374.988	17.959
C4	300.000	17.959	2-018.672	2-062.887	2-110.333	2-167.819	2-225.305	374.988	17.959



PLANTA  
Esc.: 1/500

**SIMBOLOGIA GENERAL**

	CURVAS DE RIVEL
	SUPERFICIE TIERRAS NATURAL
	RIO RINAC

**LEYENDA**

	AREA PROTEGIDA
	RAMPA 1 Y 2
	TUNEL
	CILINDRO PROYECCION
	RETORNO PROTECCION
	VEGETA PROTECCION
	PASO PERSONAL PROTECCION
	AREAS VERDES PROTECCION

*[Handwritten signature]*





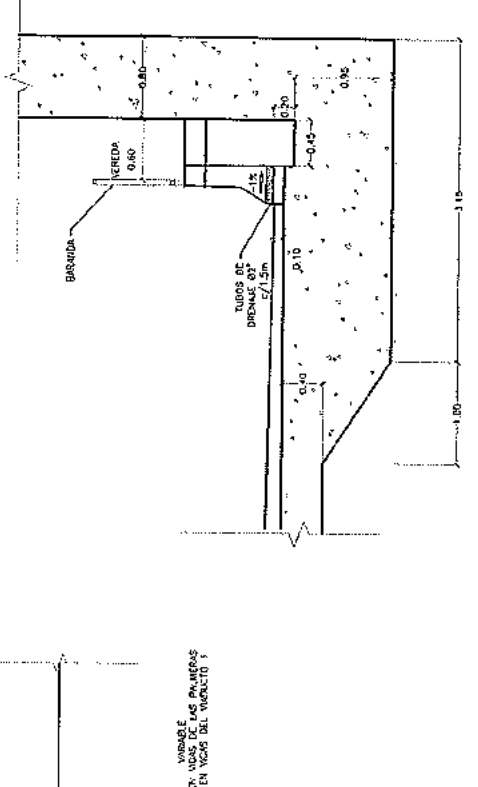
HACIA EL CENTRO DE LA UMSA

HACIA EL CERCADO DE LIMA

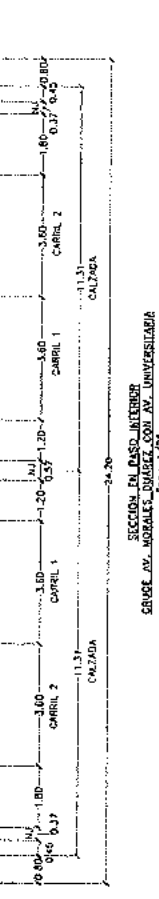
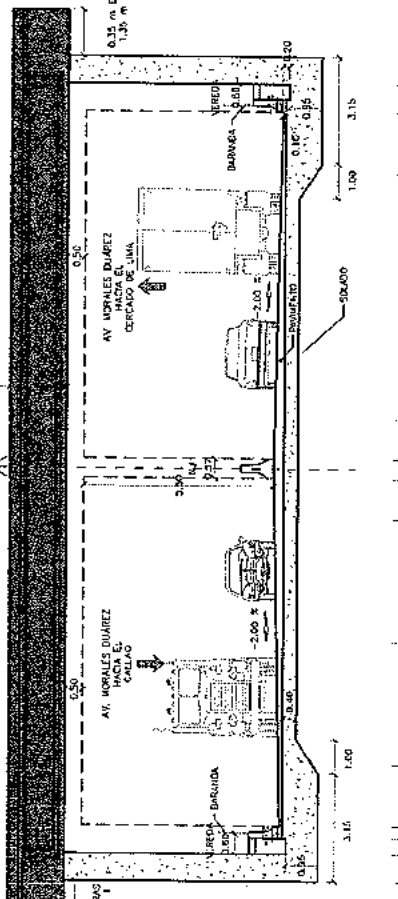


HACIA EL CERCADO DE LIMA

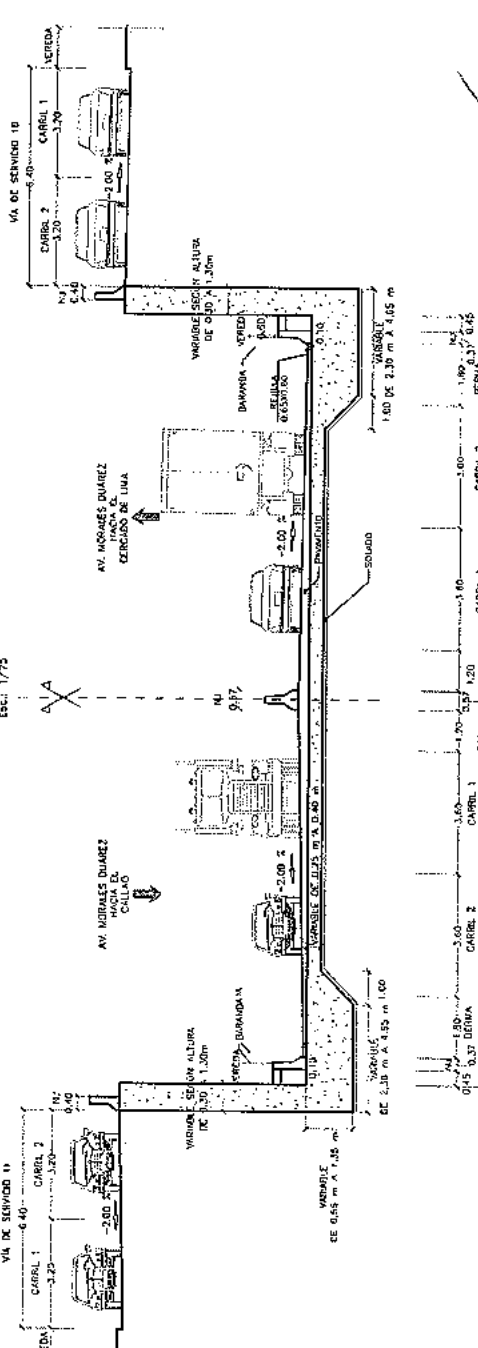
HACIA EL CENTRO DE LA UMSA



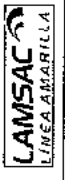
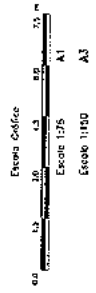
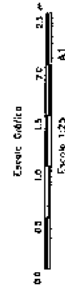
DETALLE 1  
Escala: 1/25



SECCION EN PASO INFERIOR  
SRCC AV. MORALES DUARTEZ CON AV. UNIVERSITARIA  
Escala: 1/75



SECCION EN RAMPA DE ACCESO  
SRCC AV. MORALES DUARTEZ CON AV. UNIVERSITARIA  
Escala: 1/75

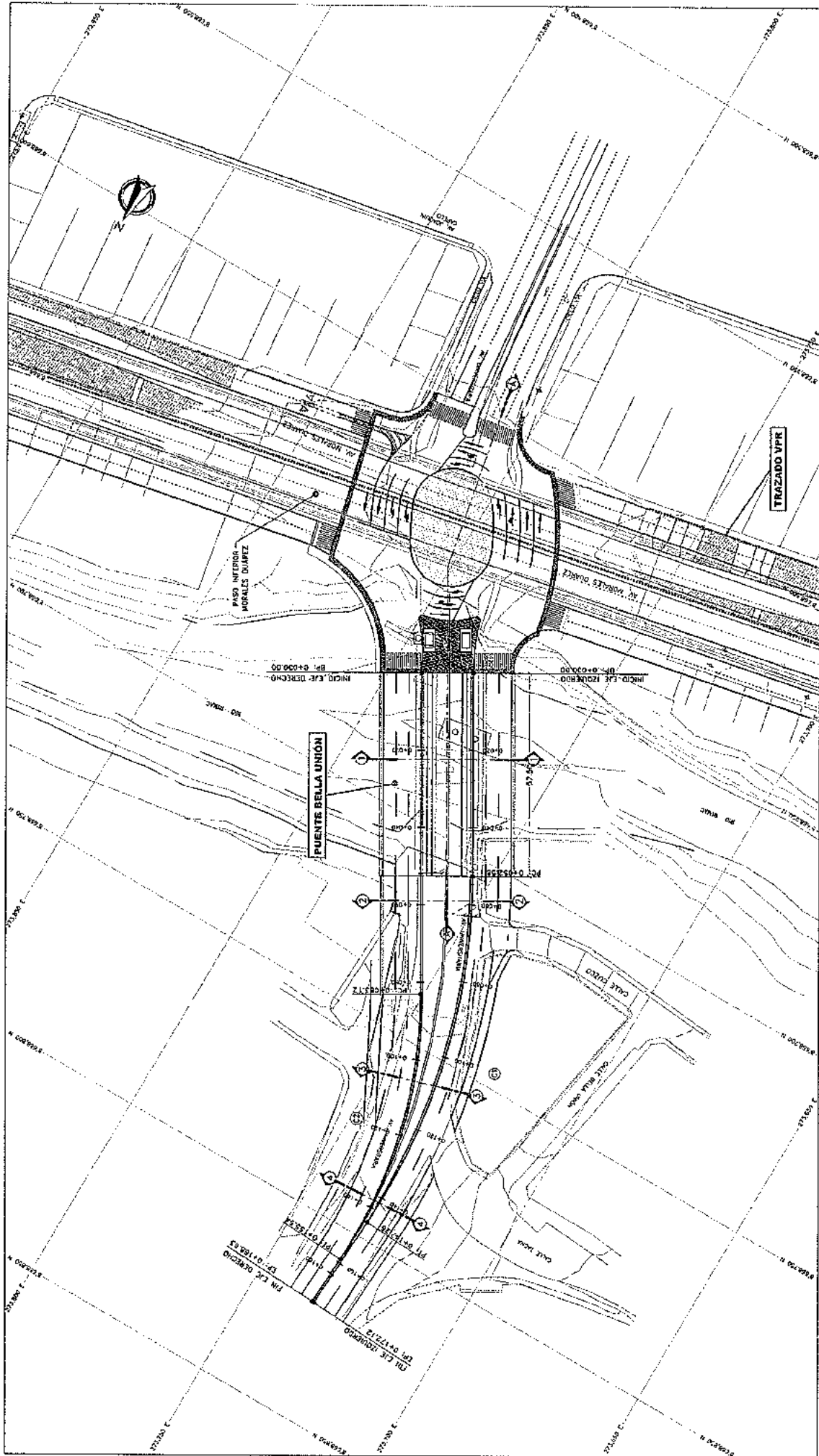


PROYECTO

PASO INFERIOR MORALES DUARTEZ Y PUENTE BELLA UNIÓN

SECCIONES TÍPICAS DEL TUNEL Y RAMPA DEL PASO INFERIOR

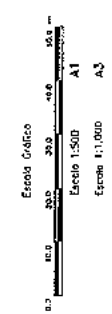
LAMARIL ESCALA 1:6 2015



PLANTA - GEOMETRÍA  
Escala: 1/500

**SÍMBOLOS CONVENCIONALES**

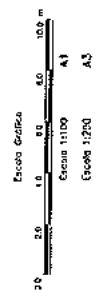
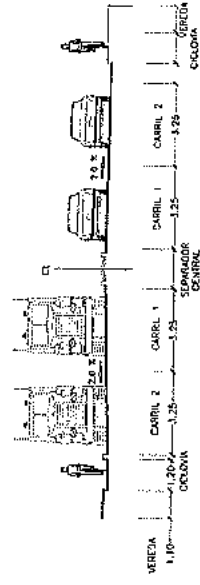
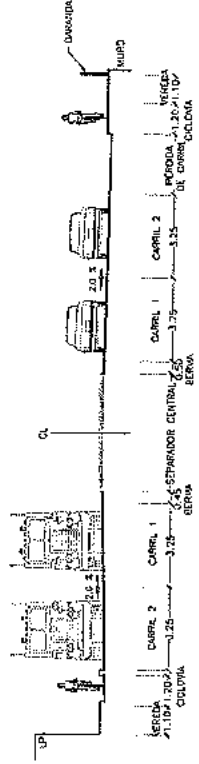
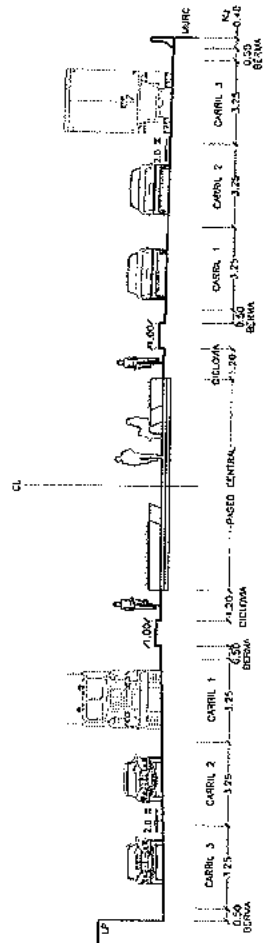
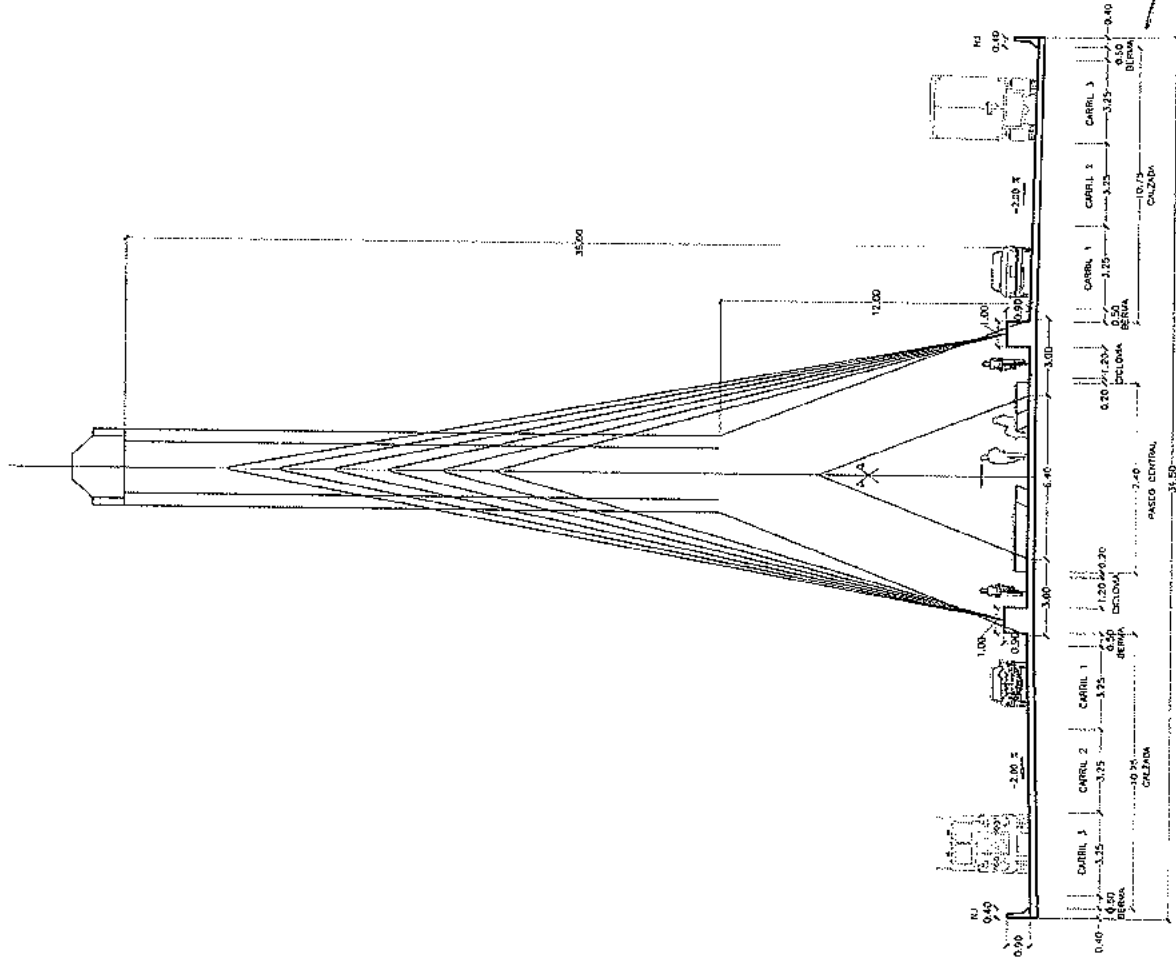
— CURVA DE ANCHO  
 - - - SUPERFICIE TERRENO NATURAL  
 --- RÍO RIBAC



Handwritten signatures and initials in black ink, including a large stylized signature and several smaller initials.

CUADRO DE ELEMENTOS DE CURVA - EJE DERECHO									
CURVA	RADIO	ALFA	INICIO	FIN	PC	Prog. PI	ABRTE	ESTE	
C1	105000	37°15'47"	94.078	42.715	0+052.583	0+103.937	0+117.200	188964.182	23220.018

CUADRO DE ELEMENTOS DE CURVA - EJE IZQUIERDO									
CURVA	RADIO	ALFA	INICIO	FIN	PC	Prog. PI	ABRTE	ESTE	
C2	122000	31°13'36"	72.418	37.257	0+041.175	0+120.382	0+155.541	188970.228	23221.815



*[Handwritten signature]*





**ANEXO VI**  
**AL CONTRATO DE CONCESIÓN DEL PROYECTO LÍNEA AMARILLA**

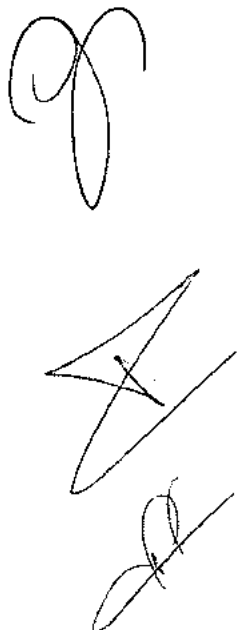
**CRONOGRAMA DE AVANCE FÍSICO DE LA OBRA**

A handwritten signature consisting of a stylized, cursive 'J' or 'G' shape.A handwritten signature consisting of a large, stylized 'A' shape with a long horizontal stroke extending to the right, and a smaller signature below it.



**APÉNDICE I DEL ANEXO VIII**  
**AL CONTRATO DE CONCESIÓN DEL PROYECTO LÍNEA AMARILLA**

**CONSIDERACIONES MÍNIMAS PARA LA ELABORACIÓN DEL**  
**ESTUDIO DEFINITIVO DE INGENIERÍA DEL PROYECTO VÍA EXPRESA**  
**LÍNEA AMARILLA**





## APÉNDICE I DEL ANEXO VIII

### CONSIDERACIONES MÍNIMAS PARA LA ELABORACIÓN DEL ESTUDIO DEFINITIVO DE INGENIERÍA DEL PROYECTO "VÍA EXPRESA LÍNEA AMARILLA"

#### 1. OBJETIVO

El Objetivo del presente documento es lograr el desarrollo de un Proyecto que otorgue tránsito fluido y seguro a la zona donde se desarrollará el mismo, mediante la realización de obras de Infraestructura adecuadamente derivadas.

En ese contexto, el Objeto del presente documento es sentar las bases para la formulación y elaboración del Estudio Definitivo de Ingeniería – EDI del Proyecto Vía Expresa Línea Amarilla, específicamente para la construcción del "Paso Inferior – Intersección Av. Morales Duárez y Av. Universitaria y Puente Vehicular Bella Unión", a nivel de la ejecución de obra, mediante la metodología del procedimiento constructivo descrito en el numeral siguiente.

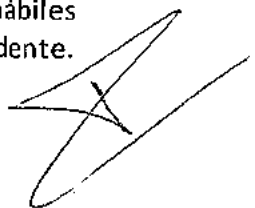
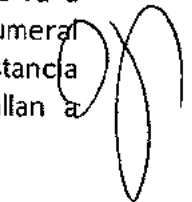
#### 2. ETAPAS DE PRESENTACIÓN y METODOLOGÍA DEL PROCEDIMIENTO CONSTRUCTIVO:

El Estudio Definitivo de Ingeniería, establecidos en el Anexo VIII del Contrato de Concesión será presentado por etapa y/o componente, los mismos que serán definidos posteriormente y cuyo contenido podrá ser ajustado por el Concesionario cuando sea necesario, con el objetivo de atender las etapas de ejecución de la obra.

#### 3. PLAZOS PARA REVISIÓN

El Estudio Definitivo de Ingeniería respecto a la Obra "Paso Inferior – Intersección Av. Morales Duárez y Av. Universitaria y Puente Vehicular Bella Unión" se va a ejecutar por medio del procedimiento constructivo descrito en el numeral precedente, en consecuencia el Concedente y el Concesionario dejan constancia de la necesidad de regular plazos específicos, los mismos que se detallan a continuación:

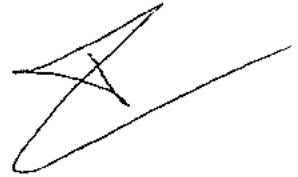
El Concesionario remitirá el Estudio Definitivo de Ingeniería correspondiente a cada etapa y/o componente de la obra al Concedente, el cual a su vez enviará al Supervisor dentro de un plazo máximo de dos (2) días hábiles de recibido, a fin de que éste se pronuncie sobre el mismo en un plazo máximo de cinco (5) días hábiles y notifique su opinión favorable o, de ser el caso, sus observaciones al Concedente.



Posteriormente, el Concedente tendrá un plazo máximo de hasta cinco (05) días hábiles para aprobar o formular observaciones al Estudio Definitivo de Ingeniería correspondiente a cada etapa y/o componente de la Obra. De existir observaciones, éstas incorporarán las observaciones efectuadas por el Supervisor.

Las observaciones formuladas por el Concedente deberán ser subsanadas por el Concesionario dentro de un plazo máximo diez (10) días hábiles. El Concesionario y el Concedente, de común acuerdo, podrán extender el referido plazo para levantar observaciones.

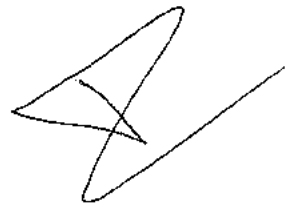
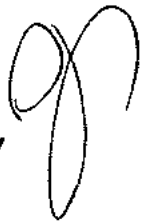
En caso el Concedente no emita opinión dentro del plazo pactado, se entenderá que el Estudio Definitivo de Ingeniería de la respectiva fase de la Obra ha quedado aprobado.



**ANEXO XV**

**AL CONTRATO DE CONCESIÓN DEL PROYECTO LÍNEA AMARILLA**

**ACTUALIZACIÓN DEL MONTO DEL SALDO DISPONIBLE PARA LA  
OBRA "PASO INFERIOR- INTERSECCIÓN AV. MORALES DUÁREZ Y  
AV. UNIVERSITARIA Y PUENTE VEHICULAR BELLA UNIÓN"**



## ANEXO XV

### ACTUALIZACIÓN DEL MONTO DEL SALDO DISPONIBLE PARA LA OBRA "PASO INFERIOR- INTERSECCIÓN AV. MORALES DUÁREZ Y AV. UNIVERSITARIA Y PUENTE VEHICULAR BELLA UNIÓN"

1. El saldo consignado en las cláusulas 1.6.1 de la presente Adenda y 1.64 del Contrato de Concesión expresado en dólares americanos equivalentes a US\$41'910,610.60 (Cuarenta y uno millones novecientos diez y con 60/100 Dólares Americanos) a precios referenciados a noviembre del año 2009, deberán ser actualizados a la inflación de los Estados Unidos de Norteamérica.
2. En caso que el monto de ejecución de la Obra "Paso Inferior – Intersección Av. Morales Duárez y Av. Universitaria y Puente Vehicular Bella Unión" a precios referenciados a noviembre del año 2009, actualizado a la inflación de los Estados Unidos de Norteamérica hasta la fecha de culminación de la referida obra, sea **menor** al resultado de la actualización referida en el numeral 1 precedente, la diferencia respectiva será transferida por el CONCESIONARIO al Fideicomiso del Proyecto Obras de Integración Urbana, conforme a lo señalado en el segundo párrafo de la cláusula 1.64 del Contrato de Concesión.
3. En caso que el monto de ejecución de la Obra "Paso Inferior – Intersección Av. Morales Duárez y Av. Universitaria y Puente Vehicular Bella Unión" a precios referenciados a noviembre del año 2009, actualizado a la inflación de los Estados Unidos de Norteamérica hasta la fecha de culminación de la referida obra, sea **mayor** al resultado de la actualización referida en el numeral 1 precedente, la diferencia respectiva será compensada al CONCESIONARIO conforme a lo previsto en la cláusula 17.1, a.2), ii) del Contrato de Concesión.

