

CONTRATO ADICIONAL - MODIFICATORIO AL CONTRATO DE CONCESIÓN DE LA CARRETERA RUMICHACA – IBARRA – GUAYLLABAMBA Y ALÓAG – LATACUNGA – AMBATO – RIOBAMBA, SUSCRITO ENTRE EL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y COMUNICACIONES (MOP) Y LA CONCESIONARIA PANAMERICANA VIAL S.A. PANAVIAL.

Quienes suscriben, al tenor de las cláusulas que a continuación se detallan, convienen en lo siguiente:

CLÁUSULA PRIMERA: COMPARECIENTES.-

Comparecen por una parte el Estado ecuatoriano, por intermedio del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, debidamente representado por el ingeniero Boris Córdova González, en su calidad de Ministro de Transporte y Obras Públicas, a quien en adelante se le denominará “el Concedente” o “el Ministerio”; y, por otra la Concesionaria Panamericana Vial S.A. Panavial, legalmente representada por su Gerente General, ingeniero Gonzalo Martínez Herdoíza, quien en adelante y para efectos de este Contrato Adicional - Modificatorio, se denominará, “la Concesionaria” o “el Concesionario”, conforme lo acreditan los nombramientos que se anexan, como documentos habilitantes.

CLÁUSULA SEGUNDA: ANTECEDENTES.-

- 2.1 El 30 de octubre de 1996, ante el Notario Primero del cantón Quito, el Concedente y la Concesionaria, suscribieron el Contrato de Concesión para la Rehabilitación, Mantenimiento, Ampliación, Explotación y Administración del grupo de carreteras que comprenden los tramos: Rumichaca-Ibarra-Guayllabamba, ubicadas en las provincias de Carchi, Imbabura y Pichincha; y, Alóag-Latacunga-Ambato-Riobamba, en las provincias de Pichincha, Cotopaxi, Tungurahua y Chimborazo, “el Contrato de Concesión”.



- 2.2** El 27 de marzo de 1998, ante el Notario Vigésimo Sexto del cantón Quito, se suscribió el Documento denominado Acuerdo de Aclaraciones y Procedimientos al Contrato de Concesión, denominado “el Acuerdo de Aclaraciones”, mediante el cual se incorporaron definiciones y procedimientos de aplicación de las cláusulas del Contrato de Concesión.
- 2.3** Amparados en lo que establece la Cláusula Vigésima del Contrato de Concesión y en el pronunciamiento del Procurador General del Estado mediante oficio No. 003432 de 22 de septiembre de 2008, entre el Concedente y la Concesionaria se suscribieron los siguientes Contratos Adicionales:
- 2.3.1** Con fecha 29 de mayo de 2000, entre el Ministerio de Obras Públicas y la Concesionaria Panamericana Vial S.A. PANAVIAL, se suscribió el Contrato Adicional al de Concesión, Cayambe – Otavalo, para realizar los trabajos de rehabilitación del tramo Cayambe – Otavalo; la reparación de los Puentes Río Blanco, San José de Ayora y Paso sobre el ferrocarril.
- 2.3.2** Con fecha 09 de enero de 2006, entre el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones y la Concesionaria Panamericana Vial S.A. PANAVIAL, se suscribió el Contrato Adicional al de Concesión para que realice los estudios y diseños definitivos, las obras de rehabilitación, mejoramiento y ampliación, la operación, explotación y el mantenimiento del Acceso Norte a la ciudad de Quito.
- 2.3.3** Con fecha 21 de diciembre de 2006, entre el Concedente y Concesionario se suscribió el Contrato Adicional al de Concesión para los estudios y diseños definitivos, las obras de rehabilitación, mejoramiento y ampliación, la operación, explotación y el mantenimiento del Acceso Sur a la Ciudad de Quito.

2.3.4 Con fecha 28 de abril de 2008, se suscribió entre el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y la Concesionaria Panamericana Vial S.A. PANAVIAL, el Contrato Adicional al de Concesión para la ampliación de la Autovía Otavalo – Ibarra.

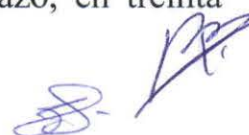
2.3.4.1 Con fecha 26 de julio de 2011, se suscribió entre el Concedente y Concesionaria el Contrato Complementario Otavalo – Ibarra, para el desarrollo de obras adicionales de infraestructura (pasos peatonales para los cantones Ibarra, Antonio Ante y Otavalo; encespado del parterre central; Iluminación del parterre central con cableado subterráneo y postes metálicos, entre otros) y con fecha 17 de agosto de 2011, se suscribió un Contrato Adicional - Modificadorio.

2.3.5 Con fecha 09 de febrero de 2009, se suscribió entre Concedente y Concesionario el Contrato Adicional al de Concesión, para atender la ejecución de obras nuevas, para la ampliación a seis carriles del tramo Jambelí – Latacunga - Ambato, a ejecutarse en 4 Etapas.

2.3.5.1 El 13 de octubre de 2011 se suscribió entre el Concedente y Concesionario el Contrato Adicional - Modificadorio al Contrato Adicional para la ejecución de obras de ampliación del tramo de la Panamericana: Jambelí – Latacunga - Ambato.

2.3.5.2 Con fecha 27 de junio de 2014, se suscribió entre el Concedente y Concesionario la Adenda al Contrato Adicional al de Concesión para la ampliación de la vía Jambelí – Latacunga – Ambato, mediante la cual se amplía el plazo en 30 días.

2.3.5.3 Con fecha 18 de julio de 2014, se suscribió entre el Concedente y Concesionario la Adenda al Contrato Adicional al de Concesión, Jambelí–Latacunga–Ambato, mediante la cual se incrementa el monto del Contrato Adicional y se amplía el plazo, en treinta días.



2.3.5.4 Con fecha 26 de agosto de 2014, se suscribió entre el Concedente y Concesionario la Adenda al Contrato Adicional al de Concesión, Jambelí-Latacunga-Ambato, mediante la cual se amplía el plazo en sesenta (60) días.

2.3.5.5 Con fecha 26 de octubre de 2014, se suscribió entre el Concedente y Concesionario, la Adenda al Contrato Adicional Jambelí – Latacunga – Ambato, a través de la cual se establece como obligación del Concesionario la realización de la ampliación a 6 carriles de la vía Jambelí-Latacunga-Ambato y sus obras conexas.

2.3.6 El 03 de septiembre de 2010, se suscribió entre el Concedente y Concesionario el Contrato Adicional al de Concesión, para la ejecución de obras de ampliación a 4 carriles del tramo de la Panamericana: Colibrí – Pifo – Santa Rosa de Cusubamba.

2.3.6.1 El 13 de octubre de 2010, entre el Concedente y el Concesionario se suscribió una Adenda para aclarar el contenido del numeral 3.7 de la Cláusula Tercera del Contrato Adicional de Concesión Colibrí – Pifo – Santa Rosa de Cusubamba, suscrito el 03 de septiembre de 2010.

2.3.6.2 El 05 de septiembre de 2012 se suscribió la Adenda al Contrato Adicional Colibrí – Pifo – Santa Rosa de Cusubamba, a través del cual se deja constancia de ciertas modificaciones realizadas al contenido de las estipulaciones de las cláusulas Quinta, Sexta, Séptima, Décima, Décima Segunda, Décima Cuarta del referido instrumento.

2.3.6.3 El 07 de marzo de 2014, se suscribió entre el Concedente y la Concesionaria, la Segunda Adenda al Contrato Adicional suscrito el 03 de septiembre de 2010, a través de la cual se realizan modificaciones técnicas al proyecto Colibrí – Pifo – Santa Rosa de Cusubamba.



- 2.3.6.4** El 29 de mayo de 2014, se suscribió entre las Partes una Adenda aclaratoria con relación a las estipulaciones determinadas en la cláusula Primera, numeral 1.03 de la Adenda suscrita el 07 de marzo de 2014.
- 2.3.6.5** El 23 de marzo de 2016, se suscribe entre las Partes una Adenda de ampliación de plazo de la vigencia del Contrato Adicional de Concesión en noventa (90) días, a partir de la fecha de término del contrato.
- 2.3.7** Con fecha 15 de septiembre de 2010, se suscribió entre el Concedente y Concesionario el Contrato Adicional al de Concesión, para la ejecución de obras de mantenimiento, ampliación, explotación y administración de la infraestructura vial del tramo Calderón – Guayllabamba Etapa I.
- 2.3.7.1** Con fecha 15 de agosto de 2012 se suscribió la Adenda al Contrato Adicional de Concesión Calderón – Guayllabamba, por medio de la cual, se acordó la realización de obras que complementen el proyecto original.
- 2.3.8** Con fecha 26 de agosto de 2011, se suscribió entre el Concedente y Concesionario el Contrato Adicional al de Concesión para la ejecución de obras de Construcción del Acceso Norte al Aeropuerto Internacional de Quito y sus Obras Conexas.
- 2.3.8.1** Con fecha 04 de marzo de 2013, se suscribió entre el Concedente y el Concesionario la Adenda al Contrato Adicional de Concesión Acceso Norte al Aeropuerto Internacional de Quito, con la finalidad de realizar ciertas modificaciones técnicas relacionadas con el puente atirantado.
- 2.3.8.2** Con fecha 16 de octubre de 2013, se suscribió entre el Concedente y Concesionario la Adenda al Contrato Adicional Acceso Norte al Aeropuerto Internacional de Quito, con la finalidad de modificar el plazo de ejecución por la variante sobre el río Guayllabamba.

2.3.9 Con fecha 21 de diciembre de 2011, se suscribió entre el Concedente y el Concesionario el Contrato Adicional al de Concesión, para la ejecución de obras de ampliación de La Panamericana Tramo “Y” de Cajas – Inicio de Circunvalación de Otavalo, construcción del Paso Lateral de Ibarra y obras conexas.

2.3.9.1 Con fecha 5 de septiembre de 2012, se suscribió entre el Concedente y la Concesionaria, la Adenda al Contrato Adicional al de Concesión “Y” de Cajas – Inicio de Circunvalación de Otavalo, construcción del Paso Lateral de Ibarra y obras conexas, en la que se deja constancia de ciertas modificaciones que se realizan al contenido de las estipulaciones de las Cláusulas Quinta, Sexta, Séptima, Décima, Décima Segunda, Décima Quinta.

2.3.9.2 El 12 de junio de 2014, se suscribió entre el Concedente y Concesionaria una Adenda aclaratoria al Contrato adicional descrito en el numeral 2.03.8, en el sentido de que los Estudios que ejecute la Concesionaria, serán presentados a la Dirección de Estudios del Transporte por capítulos en sub tramos y/o partes de la obra, para su respectiva aprobación, observando las etapas contenidas en el memorando No. MTOP-DEV-2014-642-ME de 30 de mayo de 2014.

2.3.9.3 Con fecha 04 de enero de 2016, se suscribió entre el Concedente y Concesionaria, la Adenda al Contrato Adicional “Y” de Cajas – Inicio de Circunvalación de Otavalo, construcción del Paso Lateral de Ibarra y obras conexas, a través de la cual se amplía la vigencia del Contrato Adicional en ciento veinte (120) días, a partir del 04 de enero de 2016.

2.3.10 Con fecha 24 de mayo de 2012, se suscribió entre el MTOP y PANAVIAL, el Contrato Adicional al de Concesión Acceso al Parque Nacional Cotopaxi.



2.3.11 Con fecha 10 de septiembre de 2012, entre el MTOP y PANAVIAL, se suscribió el Contrato Adicional al de Concesión Ibarra – Bolívar –Nuevo Puente Internacional Rumichaca y sus Obras Conexas.

2.3.11.1 Con fecha 12 de junio de 2014, se suscribió entre el Concedente y el Concesionario una adenda aclaratoria al Contrato Adicional de Concesión descrito en el numeral anterior, en el sentido de que los Estudios que ejecute la Concesionaria, serán presentados a la Dirección de Estudios del Transporte por capítulos en sub tramos y/o partes de la obra, para su respectiva aprobación, observando las etapas contenidas en el memorando No. MTOP-DEV-2014-642-ME del 30 de mayo de 2014.

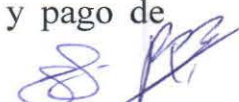
2.3.12 Con fecha 01 de agosto de 2014, se suscribió entre el Concedente y Concesionario el contrato adicional al de Concesión, para la ejecución de obras complementarias en la vía Calderón – Guayllabamba Etapa II.

2.3.12.1 Con fecha 09 de febrero de 2015, se suscribió la Adenda al Contrato Adicional de Concesión, entre el Concedente y Concesionaria, para la ejecución de estudios, expropiaciones y trabajos de construcción en el proyecto Calderón – Guayllabamba Etapa II.

2.3.13 El 17 de septiembre de 2014, se suscribió entre el Concedente y Concesionario el Contrato Adicional al de Concesión para la ampliación del Tramo Tambillo – Colibrí y Construcción del Paso Peatonal de Romerillos.

2.3.13.1 Con fecha 30 de diciembre de 2014, se suscribió entre el Concedente y Concesionario la Adenda al Contrato Adicional de Concesión Tambillo – Colibrí y Construcción del Paso Peatonal de Romerillos, para incorporar a las obligaciones de la Concesionaria, los trámites, gestión de expropiación y pago de

7



indemnizaciones a los afectados con el proyecto.

2.3.14 Con fecha 30 de diciembre de 2014, se suscribió entre el MTOP y PANAVIAL el Contrato Adicional al de Concesión, para la ejecución de obras de ampliación del tramo Ambato – Riobamba.

2.4 Con fecha 28 de julio de 2016, el Concesionario mediante oficio No. GG.0335-PV-Q, solicita al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, en su calidad de Representante del Concedente, el Restablecimiento del Equilibrio Económico – Financiero del Contrato de Concesión, al amparo de lo que establecido en los numerales, 3.1.7, 3.1.8 y 4.3.3.1 del Acuerdo de Aclaraciones y Procedimientos.

2.5 Con fecha Con fecha 02 de agosto de 2016, se suscribió entre el Concedente y Concesionaria el Acta del Tercer Restablecimiento del Equilibrio Económico, a través de la cual el Concedente reconoce que el Equilibrio Económico – Financiero del Contrato de Concesión se alteró por varios eventos y como mecanismo de compensación a la Concesionaria, el Ente Concedente aplicó de conformidad con la Cláusula Vigésima del Contrato de Concesión, la combinación de las opciones UNO, DOS y TRES, en los siguientes términos: UNO.- Se amplía en 30 años la Concesión a partir del 13 de julio de 2018; DOS.- Se determina y autoriza el cobro de la tarifa de peaje en USD1,50 a partir del mes de julio de 2017; y, TRES.- El Estado cancelará USD120'000.000,00 a la Concesionaria en calidad de subsidio, con lo cual se restablece el equilibrio económico del Contrato de Concesión.

2.6 Como resultado de los Acuerdos establecidos en el Acta del Tercer Restablecimiento del Equilibrio Económico – Financiero del Contrato de Concesión, las Partes convienen en incorporar en la estructura del Contrato de Concesión, las estipulaciones constantes en el Anexo 23 del Acta de Restablecimiento.

mediante un Contrato Adicional - Modificadorio.

- 2.7 La firma PWc Asesores Empresariales Cía. Ltda., con fecha 21 de diciembre de 2016, presenta el informe de la consultoría “Revisión Económica Financiera para el Re Cálculo de la Rentabilidad del Contrato de Concesión otorgada a Panavial S.A.”, contratada por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, el 27 de julio de 2016, como apoyo a dicha Institución.

Del resultado de la referida Consultoría el MTOP pudo verificar que los parámetros, análisis y resultados utilizados y aplicados dentro del proceso de negociación del Acta del Tercer Restablecimiento del Equilibrio Económico - Financiero, están en condiciones más favorables para el Estado ecuatoriano, que las establecidas contractualmente.

- 2.8 Con fecha 19 de enero de 2017 se suscribe entre el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y la Concesionaria Panamericana Vial S.A. - Panavial el Convenio de Terminación por Mutuo Acuerdo de los Contratos Adicionales y sus respectivas Adendas, celebrados entre Concedente y Concesionaria.

CLÁUSULA TERCERA: BASE LEGAL.-

- 3.1 Artículos 41, 42 y 43 de la Ley de Modernización del Estado, Privatizaciones y Prestación de Servicios Públicos por parte de la Iniciativa Privada, a cuyo amparo se suscribió el “Contrato de Concesión para la Rehabilitación, Mantenimiento, Ampliación, Explotación y Administración de Carreteras, celebrado entre el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones ‘MOP’, y la Concesionaria Panamericana Vial S.A., PANAVIAL.
- 3.2 Artículo 45 del Plan Nacional de Desarrollo 2013 – 2017 – ISBN–978–9942–07–488–5 emitido por la Secretaria Nacional de Planificación (SENPLADES); Orientación Programática 2.2; Estrategias 6.3. y 6.8. Política 7.8., Estrategia Territorial numeral 8.5.1., Política 11.5; Meta 11.5.2.; para la implementación de la política pública de vialidad emprendida por el Gobierno Nacional. Artículo 5, literal h, del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones en razón de la obligación que tiene el Estado de promover el desarrollo logístico y de infraestructura, generando las



condiciones para promover la eficiencia del transporte aéreo y terrestre, bajo un enfoque integral.

- 3.3 El Contrato de Concesión suscrito entre el Concedente Ministerio de Obras Públicas y la Concesionaria Panamericana Vial S.A., Panavial el 30 de octubre de 1996, en especial la estipulación en firme de la Cláusula Vigésima.- Obras Nuevas.
- 3.4 El Acuerdo de Aclaraciones y Procedimientos, suscrito entre Concedente y Concesionaria el 27 de marzo de 1998.
- 3.5 El Acta de Tercer Restablecimiento del Equilibrio Económico – Financiero suscrita entre el Concedente y Concesionaria, con fecha 02 de agosto de 2016, con sus respectivos anexos, protocolizada el 28 de noviembre de 2016, en la Notaría Décimo Séptima del cantón Quito.
- 3.6 Contrato Adicional al Contrato de Concesión, suscrito el 15 de diciembre de 2016, que tiene por objeto el encargar al Concesionario el desarrollo del proceso de expropiación y reubicación de servicios públicos y/o privados requeridos para la ejecución de las obras del corredor concesionado Rumichaca –Riobamba, en base al Fondo Especial para Expropiaciones y Reubicación de Servicios Públicos y/o Privados, que entregará el Concedente, para su ejecución por Fases y/o Etapas, en función de los recursos que el Concedente asigne a dicho Fondo.
- 3.7 El Acta de Convalidación de Plazos para la Liquidación de los Contratos Adicionales y sus respectivas Adendas, en base a lo acordado en el numeral 3.1 del Acta del Tercer Restablecimiento del Equilibrio Económico – Financieros, suscrita el 02 de agosto de 2016.

CLÁUSULA CUARTA: DOCUMENTOS HABILITANTES.-

- 4.1 **Forman parte habilitante de este Contrato Adicional - Modificatorio, y serán protocolizados, los siguientes documentos:**



- 4.1.1 El nombramiento del señor Ministro de Transporte y Obras Públicas.
- 4.1.2 El nombramiento debidamente inscrito en el Registro Mercantil del representante legal de la Concesionaria.
- 4.1.3 El oficio N° 003432 de 22 de septiembre de 2008, que contiene el pronunciamiento de la Procuraduría General del Estado para la suscripción de Contratos Adicionales.
- 4.1.4 Certificado del Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social, sobre el cumplimiento de sus obligaciones patronales, por parte de la Concesionaria.
- 4.1.5 La proyección del tráfico, incorporado como Anexo 22 y aprobado en el Acta del Tercer Restablecimiento del Equilibrio Económico - Financiero.
- 4.1.6 El Acta del Tercer Restablecimiento del Equilibrio Económico – Financiero del Contrato de Concesión, suscrita el 02 de agosto de 2016.
- 4.1.7 Programa de Actividades por Hitos, aprobado en el Anexo 16 del Acta del Tercer Restablecimiento, cuya fecha de inicio de las obligaciones contractuales se contará a partir de la fecha de suscripción de este Contrato Adicional – Modificatorio. Este programa fue aprobado sobre la base de que la gestión de expropiaciones estaría a cargo del Concedente.
- 4.1.8 Cuadro de Montos y Cronograma de Inversiones, aprobado en el Anexo 16 del Acta del Tercer Restablecimiento, cuya fecha de inicio de las obligaciones contractuales se contará a partir de la fecha de suscripción de este Contrato Adicional – Modificatorio. Este Cronograma fue aprobado sobre la base de que la gestión de expropiaciones estaría a cargo del Concedente.



4.2 Forman parte sin necesidad de protocolizar, los siguientes documentos:

4.2.1 El Contrato de Concesión, y los Contratos Adicionales de Concesión y Adendas, suscritos entre las Partes.

4.2.2 El Acuerdo de Aclaraciones de Procedimientos celebrado el 27 de marzo de 1998.

4.2.3 Las garantías que presente la Concesionaria al Concedente.

4.2.4 Las Especificaciones Generales MOP-001-F-2002; así como las especificaciones especiales que contemplen los estudios.

4.2.5 El documento de Normas para Mantenimiento Vial del Ministerio de Obras Públicas, vigente.

4.2.6 Especificaciones Técnicas para Materiales y Colocación de Señalización en Obras Viales, así como las normas INEN sobre la materia.

4.2.7 Las Especificaciones Generales Manual de diseño MOP-001E-1974 de Diseño Vial en lo que sea aplicable y Normas de Diseño Geométrico de Carreteras 2003.

4.2.8 Documento Técnico del Contrato de Concesión, en lo que fuere aplicable.

4.3 El oficio No. GG.335.2016.PV-Q de 28 de julio de 2016 y sus anexos, a través del cual el Concesionario solicita al Concedente, el Restablecimiento del Equilibrio Económico Financiero del Contrato de Concesión.

4.4 Los Anexos del Acta del Tercer Restablecimiento del Equilibrio Económico – Financiero del Contrato de Concesión.



- Anexo 1.- Contrato de Concesión
- Anexo 2.- Acuerdo de Aclaraciones y Procedimientos
- Anexo 3.- Contratos Adicionales
- Anexo 4.- Actas de Entrega – Recepción Obras Contratos Adicionales
- Anexo 5.- Oficios de solicitud reconocimiento Incremento Costo Hidrocarburos, por parte de Panavial.
- Anexo 6.- Informes Contraloría General del Estado
- Anexo 7.- Oficios de solicitud de audiencia para tratar temas relacionados con la Concesión Rumichaca – Riobamba, por parte de Panavial.
- Anexo 8.- Eventos que alteraron el Equilibrio Económico - Financiero
- Anexo 9.- Oficio GG.335.2016.PV-Q de 28 de julio de 2016, de solicitud de Restablecimiento por Panavial.
- Anexo 10.- Examen de Ingeniería Practicado al Contrato.
- Anexo 11.- Oficios MTOP-DM-16-REEF-1-OF de 02 de agosto de 2016 y MTOP-SDCT-16-REEF-3-OF de 01 de agosto de 2016.
- Anexo 12.- Detalle de valores adeudados por Obras Adicionales
- Anexo 13.- Modelo Matemático para la determinación del monto de la deuda por desequilibrio económico (Modelo Matemático # 1).
- Anexo 14.- Modelo Matemático 2 para el Tercer Restablecimiento del Equilibrio Económico – Financiero del Contrato de Concesión.
- Anexo 15.- Detalle del alcance de Obras Nuevas consideradas para inversión de USD1.100'000.000,00.
- Anexo 16.- Programa de intervención de Obras Nuevas.
- Anexo 17.- Detalle de Estudios para la ejecución de Obras Nuevas
- Anexo 18.- Programa de Mantenimiento Rutinario
- Anexo 19.- Programa de Mantenimiento Periódico
- Anexo 20.- Inventario de Elementos de la Vía Concesionada.
- Anexo 21.- Estudios de Gestión de Pavimentos.
- Anexo 22.- Estudios de Tráfico.

Anexo 23.- Estipulaciones a incorporarse en la estructura del Contrato de Concesión.

De existir ambigüedades entre lo previsto en el Acta del Tercer Restablecimiento del Equilibrio Económico – Financiero y este Contrato Adicional - Modificatorio, primará lo estipulado en este último Instrumento.

CLÁUSULA QUINTA: OBJETO.-

- 5.1 Con los antecedentes que quedan citados en la Cláusula Segunda de este Instrumento y en base a lo acordado en el Acta del Tercer Restablecimiento del Equilibrio Económico Financiero del Contrato de Concesión, que con base a la Cláusula Vigésima del Contrato de Concesión, las Partes convinieron en suscribir el presente Contrato Adicional - Modificatorio al Contrato de Concesión para la rehabilitación, mantenimiento, ampliación, explotación y administración de la carretera Rumichaca – Ibarra – Guayllabamba y Alóag – Latacunga – Ambato – Riobamba, para ampliar el plazo de vigencia de la Concesión y la ejecución de Obras Nuevas con sujeción a la Programación de Actividades por Hitos y al Cronograma de Inversiones; así como para incorporar modificaciones a cláusulas contractuales, conforme lo establecido en el numeral 4.8 del Acta del Tercer REEF.

Las siguientes cláusulas que se incorporan, modifican o complementan las estipulaciones constantes en el Contrato Principal de Concesión suscrito el 30 de octubre de 1996:

CLAUSULA SEXTA.-DEFINICIONES.-

- 6.1 A continuación del numeral 4.02 de la Cláusula Cuarta del Contrato de Concesión que trata sobre la “Interpretación y Definición de Términos”, incorpórense las siguientes definiciones que definirán el alcance y la intención del presente contrato. Las palabras técnicas o

científicas que no se encuentren definidas expresamente tendrán el significado que les correspondan según la técnica o ciencia respectiva y las demás palabras, incluyendo expresiones tecnológicas se entenderán en su sentido natural y obvio, según el uso general de las mismas:

- (a) **Acta de Recepción Única.-** Es el documento que deberán suscribir los Representantes de las Partes, o sus respectivos delegados, una vez se concluyan las Obras por Tramos, Subtramos y/o Partes de Obra.
- (b) **Actividades por Hitos.-** Los hitos son una forma de conocer el avance del proyecto; constituyen el cumplimiento de una tarea o trabajo. Es la identificación y secuencia de las actividades de un cronograma.
- (c) **Administrador del Contrato.-** Es la instancia que vela por el cabal y oportuno cumplimiento de todas y cada una de las obligaciones derivadas del contrato y quien adopta las acciones necesarias para evitar retrasos injustificados de cualquiera de las Partes y de ser el caso recomienda a la máxima autoridad imponer las multas y sanciones por los incumplimientos del Concesionario o las compensaciones a que tendría derecho en el caso de incumplimientos del Concedente. El Administrador del Contrato de Concesión es el Subsecretario de Delegaciones y Concesiones del Transporte del MTOP o quien haga sus veces.
- (d) **Cierre Financiero.-** Es el proceso en el que la Entidad Financista evalúa exitosamente la sustentabilidad económica del proyecto, para ejecutar el cronograma de desembolsos del crédito, conforme los términos y condiciones establecidos en el financiamiento.
- (e) **Contrato Adicional - Modificatorio al Contrato de Concesión.-** Es el instrumento que como resultado del Acta de Restablecimiento del Equilibrio Económico – Financiero suscrita el 02 de agosto de 2016, suscriben Concedente y Concesionario como documento adicional al contrato de Concesión de la Carretera Rumichaca – Riobamba, a cargo de la Concesionaria Panamericana Vial S.A. Panavial con una vigencia hasta julio del año 2048.

- (f) **Contratos de Fiducia.-** Son los contratos de fiducia mercantil que deben suscribirse a partir de lo acordado en el Tercer Restablecimiento del Equilibrio Económico – Financiero del Contrato de Concesión.
- (g) **Costo más porcentaje.-** Es la modalidad que permite reconocer la ejecución de trabajos no establecidos en los diseños o emergentes, mediante el reconocimiento de los costos incurridos por la Concesionaria más el porcentaje del 25% correspondiente a los costos indirectos contractuales por administración y gestión.
- (h) **Diseños.-** Son los Estudios de Diseño a nivel definitivo.
- (i) **Documentos de Financiación.-** Son los certificados de financiamiento emitidos por los Financistas.
- (j) **Especificaciones Técnicas.-** Las especificaciones técnicas para la construcción serán: a) las Especificaciones Generales MTOP 0001-F 2002 y las especificaciones generales que contemplen los estudios, y b) Especificaciones técnicas para materiales y colocación de señalización en obras viales, así como las normas INEN sobre la materia. Por otra parte, las especificaciones de diseño serán las Especificaciones Generales MOP-001E-1974 de Diseño Vial en lo que fuere aplicable y las Normas de Diseño Geométrico de Carreteras 2003.
- (k) **Evaluación de Cumplimiento.-** Es el análisis y valoración del nivel de cumplimiento que realiza el Administrador del Contrato al Cronograma de inversiones y programa de actividades desarrollado por el Concesionario, en base a hitos predeterminados.
- (l) **Garantía de Fiel Cumplimiento de Obras Nuevas:** Garantiza el cumplimiento de las obligaciones adquiridas por la Concesionaria para la ejecución de obras nuevas a ejecutarse en base al Cronograma por Hitos.
- (m) **Garantía de Fiel Cumplimiento para Mantenimiento:** Garantiza el cumplimiento de las obligaciones adquiridas por la Concesionaria para el mantenimiento de la vía Concesionada.

- (n) **Ley Aplicable.-** Se refiere a la ley, reglamentos y demás normativa vigente en el Ecuador a la fecha de suscripción del Contrato de Concesión y Contrato Adicional - Modificatorio y de Ampliación de la Vigencia del Plazo de la Concesión.
- (o) **Mantenimiento.-** Son las actividades de mantenimiento rutinario o periódico que deberá desarrollar el Concesionario sobre el proyecto, durante la vigencia del Contrato de Concesión, en los diferentes tramos y etapas; constituyendo los mismos, costo corriente del período en el que se ejecutan, con base al documento Técnico y al Cronograma de Ejecución de Obras.
- (p) **Obras Nuevas.-** Son las Intervenciones que deberá ejecutar el Concesionario en forma directa o a través de terceros conforme a la descripción y alcance de la Programación de Actividades por Hitos y Cronograma de Inversiones.
- (q) **Ordenes de Variación.-** Consiste en la disposición que por razones de interés público emita el Concedente para la ejecución de obras adicionales no contempladas en la Programación de Actividades por Hitos y Cronograma de Inversión, que se ejecutarán previo la suscripción de un contrato adicional y la determinación del mecanismo de compensación, de conformidad a lo establecido en la Cláusula Vigésima del Contrato Principal de Concesión.
- (r) **Parte.-** Son cada uno de los comparecientes.
- (s) **Plazo.-** El plazo, jurídicamente es el tiempo legal o contractualmente establecido que ha de transcurrir para que se produzca un efecto jurídico, comprende todos los días de lunes a domingo, incluidos días feriados.
- (t) **Proyecto.-** Es la Carretera Panamericana entre Rumichaca y Riobamba.
- (u) **Suspensión Autorizada.-** Es el tiempo durante el cual se suspende el plazo contractual hasta superar el evento de fuerza mayor o cualquier retraso del cual el Concedente u otras autoridades sean responsables, el mismo que no podrá ser superior a seis (6) meses.

- (v) **Subsidio.-** Para este contrato, es la subvención económica que el Concedente entrega a la Concesionaria como parte de la combinación de las opciones para lograr el restablecimiento del equilibrio económico y que permite que la tarifa de peaje se mantenga por debajo de la tarifa de peaje de equilibrio.
- (w) **Término.-** El término, al referirse a una determinación de tiempo, es un acontecimiento futuro y cierto del cual depende el cumplimiento o la extinción de una obligación. Comprende únicamente días hábiles o útiles, sin contar sábados, domingos o días feriados.
- (x) **Terminación Anticipada.-** Es la consecuencia de la ocurrencia de una causal de incumplimiento configurada cuando: Las Partes acepten la ocurrencia de la misma, o cuando así lo declare, en pronunciamiento en firme el Tribunal de Arbitraje.
- (y) **TIR del Proyecto.-** Es la tasa promedio con la que se recupera la inversión realizada en el proyecto, a través de los flujos netos futuros, entendiéndose como inversión la Construcción de Obras Nuevas, el Mantenimiento y la Operación (Egresos), que será recuperada en el tiempo a través del recaudo de peaje y el aporte de los inversionistas (Ingresos).
- (z) **TIR del Accionista.-** Es la tasa promedio con la que se recupera la inversión que efectúa el accionista en el proyecto, en función del aporte realizado.

CLÁUSULA SÉPTIMA.- OBLIGACIONES Y DERECHOS DE LAS PARTES.-

- 7.1 Al final del numeral 5.02.14 de la Cláusula Quinta del Contrato de Concesión, incorpórense los siguientes numerales:

“5.02.15 , La Concesionaria se compromete para con el Concedente, a ejecutar los estudios y trabajos de construcción en base al Programa de Actividades por Hitos y Cronograma de Inversiones referidos en los numerales 4.05 y 4.06 y que forman parte de este

Contrato Adicional - Modificadorio, de conformidad con lo establecido en la Cláusula Vigésima del Contrato Principal de Concesión y Bases de Licitación.

La programación de actividades por hitos y el cronograma de inversiones que forman parte del Acta de Restablecimiento, han sido ajustadas por el Concesionario considerando como fecha de inicio de las actividades la fecha de suscripción del Contrato Adicional - Modificadorio y en el desfase transcurrido entre la fecha de suscripción del Acta de Restablecimiento y la fecha de suscripción del Contrato Adicional - Modificadorio.

Acorde a lo que establece la Cláusula Décima Segunda del Contrato de Concesión, se deja especificado que el Programa de Actividades por Hitos y el Cronograma de Inversiones, podrán ser reajustados de común acuerdo entre las Partes, cuando los cambios del proyecto lo justifiquen y previo análisis e informe técnico del Administrador del Contrato. La Subsecretaría de Delegaciones y Concesiones del MTOP, se fundamentará en el instructivo de evaluación que se emita para el efecto.

La evaluación del cumplimiento de la programación de actividades y cronograma de inversiones por parte del Concedente, se realizará en base a períodos anuales cortados al 31 de diciembre de cada año a partir del Cierre Financiero.

Para aquellas obras que no cuenten con estudios aprobados, Obras Nuevas y Ordenes de Variación, la aprobación de dichos estudios por parte del MTOP se realizará por capítulos en subtramos y/o partes de obra, dentro de un plazo de 30 días de presentados, acorde lo establecido en la Cláusula Quinta del Contrato de Concesión, lo que permitirá a la Concesionaria ejecutar los trabajos relacionados con los capítulos de estudios aprobados, de acuerdo al Programa de Actividades por Hitos y al Cronograma de Inversiones.

“5.02.16 Son obligaciones generales del Concesionario, las siguientes:

(i) La obligación de asumir a su riesgo, la inversión, los gastos y costos que se requiera para la ejecución del Proyecto. No obstante en el evento de Órdenes de Variación o modificaciones por razones de interés público, entendiéndose para efectos del Contrato de Concesión como la disposición del Concedente para la ejecución de obras no contempladas en la inversión para obra nueva detallada en el numeral 4.06 de este Contrato Adicional - Modificatorio. Se acordará con el Concedente las compensaciones que correspondan a favor de la Concesionaria por la ejecución de estas nuevas obras, en observancia de lo estipulado en la Cláusula Vigésima del Contrato de Concesión.

(ii) La obligación de garantizar la ejecución de las Obras de la Concesión de conformidad con el Programa de Actividades por Hitos y el Cronograma de Inversiones y con sujeción a los niveles de servicio, salvo que por eventos de fuerza mayor, orden público o similares no pueda procederse.

(iii) La obligación de usar y mantener los Bienes de la Concesión de acuerdo con su naturaleza, asumiendo la responsabilidad hasta por la culpa leve por los daños que ocasionare, por acción u omisión.

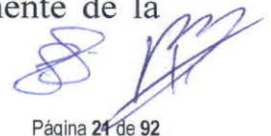
(iv) La obligación de garantizar la prestación de los Servicios de la Concesión, en las condiciones previstas en el Régimen Jurídico Aplicable, en función de los principios de obligatoriedad, generalidad, uniformidad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad, calidad y seguridad para los Usuarios, con sujeción al Reglamento de Operación y Mantenimiento aprobado por el MTOP.

(v) La obligación de permitir la adecuada Supervisión y evaluación del cumplimiento del Contrato por parte del Administrador del Contrato, (Subsecretario de Delegaciones y Concesiones del transporte).

(vi) La obligación de obtener y mantener las Habilitaciones Legales necesarias para el cumplimiento de las obligaciones derivadas del Contrato de Concesión.

(vii) El cumplimiento de las obligaciones por parte de la Concesionaria, están supeditadas al cumplimiento de las obligaciones por parte del Concedente”.

“5.02.17 Son derechos generales del Concesionario los siguientes: (i) La prerrogativa para actuar sin perturbación alguna y de forma exclusiva, con los derechos que el Contrato de Concesión le confiere, acorde con el Régimen Jurídico Aplicable. (ii) El derecho de organizar sus actividades y tareas para el cumplimiento de las obligaciones propias del Contrato de Concesión del modo que estime adecuado, con sujeción a los términos, declaraciones, seguridades, condiciones y más estipulaciones establecidas en el Contrato de Concesión, Acuerdo de Aclaraciones, al Programa de Actividades por Hitos y al Cronograma de Inversiones que forman parte de este instrumento. (iii) El derecho a celebrar todos los acuerdos que considere adecuados a sus intereses, bajo su exclusiva responsabilidad y cargo, sin necesidad de autorización del Concedente, siempre que se encuentren dentro del ámbito de los derechos y obligaciones que se derivan del Contrato. Los acuerdos que llegare a celebrar el Concesionario con terceros deberán incorporar, en cualquier caso, los términos, condiciones previstos en el Contrato en lo que fuere pertinente de modo que su celebración no coloque al Concesionario en incumplimientos. (iv) La facultad de gravar, sin necesidad de autorización del Concedente, los derechos de naturaleza económica que le corresponden a la Concesionaria y que adquiere para obtener el financiamiento de terceros para el Proyecto, con sujeción a los términos, declaraciones, seguridades, condiciones y más estipulaciones establecidas en el Contrato, con el objetivo de obtener recursos o garantías del proyecto, debiendo informar al Concedente en caso de efectuarse éste tipo de gravámenes. (v) El derecho de gravar, sin necesidad de autorización del Concedente, sus propios bienes, aunque estos estuvieran dentro del Proyecto, o fueran utilizados para llevar a cabo las obligaciones estipuladas en el Contrato de Concesión, de igual forma con el objetivo de obtener recursos o garantías para el proyecto, debiendo informar al Concedente en caso de efectuarse éste tipo de gravámenes (vi) El derecho a ceder o preñar las acciones de la Concesionaria a favor de los Financistas, de ser necesario, para el efecto el Concesionario deberá notificar por escrito al Concedente de tal circunstancia; (vii) El derecho a recibir y disponer libremente de la



Retribución, que obtenga como resultado de la Explotación de la Concesión. (viii) El derecho a obtener la colaboración razonable del Concedente para el adecuado desarrollo de la Concesión en el tiempo que la exigencia y urgencia del proyecto lo requiera”.

7.2 A continuación del numeral 5.03.5 de la Cláusula Quinta del Contrato de Concesión, incorpórense los siguientes numerales:

“5.03.6 Sin perjuicio de las previstas de manera específica en el Contrato de Concesión, son obligaciones generales del Concedente las siguientes: (i) Colaborar razonablemente con el Concesionario, dentro del ámbito de sus competencias y en el marco del Régimen Jurídico Aplicable, para la ejecución cabal del Proyecto, en el tiempo que la exigencia y urgencia del proyecto lo requiera; (ii) Colaborar oportunamente con el Concesionario en el trámite de permisos y licencias ambientales y en general todas las autorizaciones de autoridades que se requieran para la ejecución de las obras. (iii) Atender oportunamente las solicitudes de autorización que, en virtud del Contrato, se deban realizar, la que no podrá ser negada por el Concedente sin justificación debidamente sustentada. (iv) Participar con información que disponga en las tareas de Planificación y Diseño a cargo del Concesionario. (v) Garantizar en todo momento el derecho de recaudo del Concesionario. (vi) Aplicar la cláusula de equilibrio económico financiero prevista en el Contrato y Acuerdo de Aclaraciones y Procedimientos sobre la base de los justificativos de sustento.”.

“5.03.7 Son derechos generales del Concedente, los siguientes: (i) El derecho de ejercer sus potestades y atribuciones derivadas del Régimen Jurídico Aplicable. (ii) El derecho a organizar y realizar la evaluación del cumplimiento del Contrato de Concesión. (iii) El derecho a mantener la titularidad sobre los Bienes de la Concesión que de acuerdo con el contrato deban ser restituidos junto con todas sus adiciones y mejoras debidamente amortizadas, en condiciones de plena operatividad y funcionalidad, en la Fecha de Terminación del

Contrato. (iv) Y los demás que le correspondan por Ley y el Contrato.

CLÁUSULA OCTAVA.- FORMA DE PAGO.-

8.1 El texto de la Cláusula Octava del Contrato de Concesión, en lo referente a la tarifa, se modifica en los siguientes términos:

“8.01.- El MTOP cede los derechos de recaudo de peaje al Concesionario como retribución económica por la inversión, riesgo y trabajo en la administración de la concesión.

Se considera como tarifa de peaje de partida para el flujo del año 2017 (julio de 2017) el valor de USD1,50 para vehículos livianos, afectada por un factor multiplicador proporcional al número de ejes para el resto de categorías. El Concesionario iniciará el cobro de la tarifa de USD1,50 a partir del 01 de julio de 2017. La tarifa se ajustará progresivamente cada año hasta llegar a USD3,00 en el año 2029, conforme al siguiente detalle:



TARIFA DISPUESTA POR EL MTOP		
AÑOS	Tarifa Base Livianos a Inicio de Año	Forma de Actualización conforme a lo dispuesto por el MTOP
2016	\$ 1,00	Actualización progresiva entre \$1.50 y \$3.0
2017 (Jul)	\$ 1,50	
2018	\$ 1,50	
2019	\$ 1,50	
2020	\$ 1,60	
2021	\$ 1,80	
2022	\$ 2,30	
2023	\$ 2,40	
2024	\$ 2,50	
2025	\$ 2,60	
2026	\$ 2,70	
2027	\$ 2,80	
2028	\$ 2,90	
2029	\$ 3,00	

TARIFA DISPUESTA POR EL MTOP		
AÑOS	Tarifa Base Livianos a Inicio de Año	Forma de Actualización conforme a lo dispuesto por el MTOP
2030	\$ 3,10	Actualización por IPC, tarifa de partida es \$3.00 (Se aplica el IPC del inmediato año anterior) Inflación proyectada 3.30% anual
2031	\$ 3,20	
2032	\$ 3,31	
2033	\$ 3,42	
2034	\$ 3,53	
2035	\$ 3,65	
2036	\$ 3,77	
2037	\$ 3,89	
2038	\$ 4,02	
2039	\$ 4,15	
2040	\$ 4,29	
2041	\$ 4,43	
2042	\$ 4,58	
2043	\$ 4,73	
2044	\$ 4,89	
2045	\$ 5,05	
2046	\$ 5,22	
2047	\$ 5,39	
2048	\$ 5,57	

Hasta el año 2029 las variaciones de la inflación sobre el 3.3% anual que afecten a la ecuación económica – financiera, será motivo de un Restablecimiento del Equilibrio Económico – Financiero.

A partir del año 2030 la tarifa se actualizará cada año a través del IPC (Índice de Precios al Consumidor) publicado por el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC), que se ha estimado en 3,30% anual.

En el caso de que el Concedente no autorice el cobro de la tarifa de peaje de USD1,50 a partir de julio de 2017, se tramitará un nuevo restablecimiento, en el que se establecerá una reprogramación de actividades y el alcance de las mismas.

Las solicitudes de otorgamiento de tarifas exentas de pago de peaje, formuladas por autoridades del MTOP, militares, policiales; así como las solicitudes de otorgamiento de tarifas diferenciadas formuladas por usuarios locales o frecuentes y transporte público, previo a su aplicación, el Concesionario someterá a consideración y resolución del MTOP. Los valores dejados de recaudar por este concepto serán compensados al Concesionario por el Concedente.

Los valores dejados de recaudar por actos de autoridad relacionados con el levantamiento de talanqueras que derivan en el no cobro de la tarifa de peaje por períodos de tiempo determinados por el MTOP, serán compensados al Concesionario por el Concedente.

8.2 Tráfico.- La proyección del tráfico está determinado sobre la base de los Estudios que constan en el Anexo 22 del Acta de Tercer Restablecimiento anexa en el numeral 4.07 del presente Contrato Adicional - Modificatorio.

Las proyecciones de tráfico serán actualizadas cada dos (2) años mediante un estudio de tráfico que presente el Concesionario al Concedente para su aprobación e inclusión en un nuevo Restablecimiento Económico – Financiero.

8.3 Apertura de Estaciones de Peaje Adicionales.- Acorde lo establecido en el Acta de Restablecimiento del Equilibrio Económico – Financiero del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá aperturar dos estaciones de peaje en Píntag y Oyambarillo; y reubicará la Estación de Peaje de Machachi al sector de La Remonta, en las fechas que se detallan en el siguiente cuadro:

Estación de Peaje	Fecha de Apertura
Estación Píntag	1-julio-2017
Estación Oyambarillo	1-julio-2017
Estación La Remonta	1-enero-2019

En el caso de que no se pueda instalar y/o cobrar el peaje en las nuevas estaciones en las fechas previstas, por razones no imputables al Concesionario, se tramitará un nuevo restablecimiento, en el que se establecerá una reprogramación de actividades y el alcance de las mismas.

Para el cálculo de cada Restablecimiento, se utilizará el tráfico efectivo que se haya pagado en las estaciones de peaje, hasta el mes anterior al Restablecimiento del Equilibrio Económico Financiero.

8.4 Solicitud de Restablecimiento por parte del Concedente.- La Entidad Concedente cuando determine diferencias y variaciones, podrá solicitar a cargo del Concesionario el Restablecimiento del Equilibrio Económico – Financiero del Contrato, acorde a lo establecido en el Acuerdo de Aclaraciones y Procedimientos, estableciéndose como mecanismo de compensación una o la combinación de las siguientes opciones: **UNO:** un ajuste en la tarifa, **DOS:** reprogramación de obras; **TRES:** variación del plazo de la concesión.

CLÁUSULA NOVENA.- PLAZO.-

9.1 Luego de los acuerdos establecidos en el Acta del Tercer Restablecimiento del Equilibrio Económico – Financiero del Contrato de Concesión, la Cláusula Sexta del Contrato de Concesión, relacionada con “Términos y Plazos”, se reestructura en los siguientes términos:

“6.01 El plazo de vigencia de la Concesión se amplía en treinta (30) años, contados a partir del 13 de julio de 2018, esto es, el Contrato de Concesión tendrá una vigencia hasta el 13 de julio de 2048.

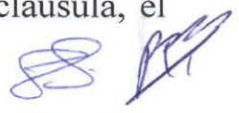
6.02 Este plazo se mantendrá vigente como Plazo Ordinario, salvo por la ocurrencia de: (i) un caso de Suspensión Autorizada; (ii) la aplicación de un mecanismo de compensación para el restablecimiento del equilibrio económico-financiero del Contrato de Concesión; o (iii)

por terminación anticipada, previa liquidación Técnica, Económica – Financiera, aplicando el procedimiento establecido en el Acuerdo de Aclaraciones y Procedimientos.

6.03 Suspensión Autorizada.- (a) El Plazo Ordinario será suspendido si se hubiera producido (i) un evento de Fuerza Mayor o (ii) cualquier retraso del cual la Entidad Concedente u otras autoridades sean responsables. (b) Se entenderá que el Plazo Ordinario se ha suspendido durante el tiempo necesario para superar el evento de Fuerza Mayor, siempre que se haya procedido de la forma establecida en el Contrato y Acuerdo de Aclaraciones y Procedimientos. (c) En ningún caso el tiempo de suspensión será superior a seis (6) meses desde la fecha en que se hubiere notificado con el evento de Fuerza Mayor. (d) El tiempo de suspensión que opere de conformidad con esta cláusula, se agregará al Plazo Ordinario.

6.04 Ampliación de Plazos para Actividades Específicas.- (a) El Concesionario podrá presentar solicitudes de ampliación de plazos para actividades específicas o el cumplimiento de hitos previstos en el Contrato, las que podrán ser autorizadas por el Administrador del Contrato (Subsecretario de Delegaciones y Concesiones del Transporte): (i) previo informe favorable del Supervisor; y, (ii) siempre que se encuentren motivados en eventos de Fuerza Mayor o por causas imputables al Concedente o a Terceros. (b) El tiempo adicional otorgado bajo esta cláusula no podrá ser mayor al necesario para dar cumplimiento a la obligación prevista en el Contrato, de conformidad con la Cláusula Vigésima del Contrato Principal de Concesión.

6.05 Ampliación como Mecanismo de Compensación.- (a) De conformidad con lo estipulado en el Contrato, el Concedente podrá, de ser procedente, resolver la ampliación del Plazo Ordinario, como mecanismo de compensación para procurar el restablecimiento del equilibrio económico-financiero del Contrato. (b) Resuelta la ampliación del Plazo Ordinario de conformidad con esta cláusula, el



período correspondiente se agregará, según el caso, al Plazo Ordinario”.

CLÁUSULA DECIMA.- SUPERVISIÓN.-

10.1 En la Cláusula Novena del Contrato de Concesión, que trata sobre la Supervisión, actualícese el valor que el Concesionario debe aportar anualmente para la supervisión, en los siguientes términos:

“El Concesionario debe aportar anualmente al MTOP para la Supervisión, la suma de USD \$ 666.072 (SEISCIENTOS SESENTA Y SEIS MIL, SETENTA Y DOS CON 00/100 DOLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA), valor contractual actualizado a junio de 2016. Los pagos se realizarán en 12 mensualidades ajustadas a la inflación

“La Supervisión, estará a cargo del Administrador del Contrato (Subsecretaría de Delegaciones y Concesiones del Transporte) o quien haga sus veces.

CLÁUSULA DÉCIMA PRIMERA.- MANTENIMIENTO ROUTINARIO Y PERIÓDICO.-

11.1 Incorpórese a continuación del numeral 11.01 de la Cláusula Décima Primera del Contrato de Concesión, un numeral relacionado con el mantenimiento de la Concesión, bajo el siguiente texto:

“...Simultáneamente a la inversión, el Concesionario deberá realizar el mantenimiento rutinario y periódico de los diferentes tramos de la Concesión, constituyendo los mismos costo corriente del período en el que se ejecutan.

La programación de actividades para mantenimiento que forman parte del Acta de Restablecimiento, serán ajustadas por el Concesionario considerando como fecha de inicio de las actividades



la fecha de suscripción del Contrato Adicional - Modificadorio y en el desfase transcurrido entre la fecha de suscripción del Acta de Restablecimiento y la fecha de suscripción del Contrato Adicional - Modificadorio.

El Concesionario podrá ajustar la programación de los mantenimientos rutinario y periódico en forma anual, con la aprobación del MTOP con el objetivo de mantener los niveles de servicio estipulados contractualmente.

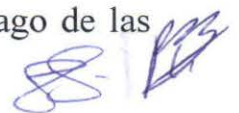
CLÁUSULA DÉCIMA SEGUNDA.- EXPROPIACIONES.-

12.1 Reestructúrese la Cláusula Décimo Quinta, del Contrato de Concesión, con el siguiente texto:

“El proceso de expropiación de los predios necesarios para la ejecución de obras nuevas, será desarrollado directamente por el Concedente en los componentes técnico y legal, acorde al procedimiento establecido en la Ley de la materia; y realizará el pago de los valores de las indemnizaciones por expropiación, a favor de los afectados con recursos fiscales.

Si el Concedente retarda la expropiación o no pone a disposición del Concesionario los inmuebles en el momento requerido para el desarrollo de la obra, deberá compensar al Concesionario con un aumento en el plazo de la concesión en un periodo igual al del retardo y pagará una indemnización en base a lo establecido en el Acuerdo de Aclaraciones y Procedimientos.

Previo acuerdo con la Concesionaria, el Concedente por razones de interés público, mediante un contrato adicional con objeto específico, podrá encargarle el desarrollo del proceso de expropiación de los predios requeridos para la ejecución de las obras, en lo que se considere necesario. Los costos que demande la gestión de los componentes técnico y legal, así como gastos legales y pago de las



indemnizaciones a los afectados, serán asumidos por el Concedente, a fin de no afectar el equilibrio económico – financiero del Contrato de Concesión, para el efecto se establecerá un fondo de expropiaciones. Corresponderá al MTOP aprobar los avalúos determinados en las Actas de Ocupación y/o Daños y suscribir las Resoluciones de Expropiación y Pago”.

CLÁUSULA DECIMA TERCERA.- ESQUEMA ECONÓMICO – FINANCIERO.-

13.1 En la Cláusula Décima Séptima del Contrato de Concesión, que establece el Esquema Económico – Financiero, incorpórense los siguientes numerales:

“17.02 Financiamiento.- El Concesionario para financiar el proyecto, podrá utilizar cualesquiera modalidades, instrumentos y operaciones financieras reconocidas y regularmente utilizadas en los mercados financieros local e internacionales, sin necesidad de recabar autorización previa del Concedente.

La Concesionaria notificará a la Entidad Concedente la designación del o los Financistas. Esta notificación se efectuará mediante comunicación con la que se acompañe un resumen de los términos más relevantes del financiamiento, en un plazo de treinta (30) días, una vez logrado el cierre financiero.

17.03.- Tasa Interna de Retorno (TIR).- Establecidos los conceptos de “TIR del Proyecto” y “TIR de Inversionista”, con la suscripción del Acta de Tercer Restablecimiento del Equilibrio Económico – Financiero del Contrato de Concesión, las Partes establecen que la Tasa Interna de Retorno del Proyecto (TIR) es de un porcentaje de doce punto noventa y cuatro por ciento (12,94%) en valores reales, y deberá mantenerse a lo largo de la vida del Contrato, como parámetro indispensable que permita servir la financiación del Proyecto, esta tasa del 12.94% quedó establecida producto de las



negociaciones llevadas a cabo entre las Partes, disminuyéndose el porcentaje de la TIR contractual del 18.84%, entre otras razones por las importantes inversiones realizadas por el Gobierno en la mejora de la infraestructura vial nacional, que conllevó al crecimiento del tráfico en porcentajes superiores a lo establecido contractualmente. Esta reducción de la TIR contractual se refleja como un beneficio a favor del Proyecto, particular que consta en el Informe de la Subsecretaría de Delegaciones y Concesiones del Transporte, que forma parte del Acta de Tercer Restablecimiento.

La razón de cobertura de pago de deuda será como mínimo en promedio (1.30) veces en concordancia con las exigencias y acuerdos con los Financistas del Proyecto.

17.04 El Cierre Financiero deberá concretarse en un plazo de 12 meses, contados a partir de la suscripción del presente Contrato Adicional - Modificatorio, plazo que podrá ser modificado siempre que se hubieren suscitado eventos que modifiquen el equilibrio económico financiero del Contrato de Concesión.

17.05 El Concesionario se compromete a cumplir el Cronograma de Inversiones siempre y cuando el MTOP no se encuentre en mora en el cumplimiento de sus obligaciones como: (i) haya entregado al Concesionario las áreas expropiadas, (ii) se haya reubicado los servicios públicos y/o privados, (iii) autorizado el cobro de la nueva tarifa de peaje, (iv) se haya autorizado la construcción y/o reubicación de las nuevas estaciones de peaje establecidas en el Acta de Restablecimiento suscrita entre las Partes; (v) no haya implementado Actos de Autoridad que modifiquen o alteren el cronograma de obras; (vi) se haya celebrado la Terminación por Mutuo Acuerdo de los Contratos Adicionales y se haya establecido la Liquidación Económica de los mismos; (vii) se haya cancelado los valores adeudados correspondientes a estudios, expropiaciones, reubicación de servicios públicos y/o privados, reajuste de precios y construcción de obras, con cargo a los contratos adicionales, entre



otros, de acuerdo al siguiente cronograma de pago: USD 70.000.000,00 hasta el 15 de enero de 2017 y el saldo hasta el 30 de abril de 2017.

CLÁUSULA DÉCIMA CUARTA.- FIDEICOMISO.-

14.1 A continuación de la Cláusula Décima Séptima, incorpórese una que estipule la obligación de la Concesionaria para la Constitución de Fideicomisos, en los siguientes términos:

“Como condición para la financiación del Proyecto, se constituirán los siguientes contratos de fideicomiso mercantil:

1. Contrato de Fideicomiso Mercantil al cual se le denominará como “Patrimonio Autónomo de la Concesionaria Panamericana Vial”.-

En virtud de este contrato de fideicomiso mercantil se constituirá un patrimonio autónomo independiente de la Concesionaria, de los Beneficiarios y del Fiduciario, cuyo objeto y cláusulas no podrán ser contrarias al Contrato de Concesión. El costo de constitución y administración de este contrato de fideicomiso correrá a cargo de la Concesionaria. El constituyente y beneficiaria será la Concesionaria. Una vez acordado el financiamiento del proyecto, en los términos convenidos entre la Concesionaria y los Financistas nacionales o extranjeros, a solicitud de estos últimos las entidades financieras también serán beneficiarios, en los términos que acuerden entre Concesionaria y Financistas. El fiduciario será una entidad debidamente establecida en la República del Ecuador y autorizada por las entidades competentes para administrar fideicomisos mercantiles. Este Contrato de Fideicomiso contemplará como mínimo las siguientes instrucciones para la entidad fiduciaria: 1.1. Recibir y administrar los recursos que la Concesionaria entregue al patrimonio autónomo correspondientes a los valores recaudados por la Concesionaria producto de la recaudación diaria de los



siguientes peajes del contrato de concesión vial: Machachi, Panzaleo, San Andrés, Oyacoto, Cochasquí, Cangahua, San Roque, Ambuquí y San Gabriel, después de la conciliación de las cuentas bancarias. También administrará los recursos que provengan de la recaudación de aquellos peajes que se instalen en el futuro, por disposición del MTOP, dentro de los tramos viales concesionados a PANAVAL. 1.2 Recibir y administrar los recursos que los entes de financiamiento aporten a la Concesión, a través del mecanismo que la Concesionaria y dichos entes de financiamiento hubieren convenido; 1.3 Efectuar los pagos que correspondan conforme a las obligaciones que ha asumido la Concesionaria frente al MTOP en relación a: a) inversión para obras nuevas; b) mantenimiento vial rutinario y periódico; c) costos operativos y administrativos de la concesión y todos aquellos necesarios para el cumplimiento del contrato de concesión. 1.4 Efectuar los pagos que correspondan en favor de los entes de financiamiento conforme a los términos y condiciones de las obligaciones asumidas por la Concesionaria con los entes de financiamiento. 1.5 A fin de cumplir con sus obligaciones, podrá aperturar las cuentas bancarias en el Ecuador y/o exterior que sean necesarias para el cumplimiento del objeto de este contrato. De ser necesario, por convenio entre la Concesionaria y financistas, podrán establecerse transacciones fiduciarias adicionales.

Este Fideicomiso se estructurará y deberá estar operativo previo al cierre financiero establecido en un plazo de 12 meses contados a partir de la fecha de suscripción de este Contrato Adicional - Modificatorio, plazo que podrá ser prorrogado de común acuerdo entre las Partes.

2. Contrato de Fideicomiso Mercantil al cual se le denominará como "Patrimonio Autónomo Público – Supervisión MTOP".-

En virtud de este Contrato de Fideicomiso mercantil se constituirá



un fideicomiso mercantil que será administrado por una sociedad fiduciaria debidamente autorizada para administrar fideicomisos públicos. El patrimonio autónomo que se constituirá será independiente de la Concesionaria, el fiduciario y el beneficiario. El objeto y cláusulas de este contrato no podrán modificar ni podrán ser contrarias a las cláusulas del Contrato de Concesión. El costo de constitución de este contrato de fideicomiso correrá a cargo del Proyecto. El constituyente y Beneficiario será el MTOP. Este contrato de fideicomiso tendrá entre otros el siguiente objeto e instrucciones: 2.1 Recibir los recursos que aporte el Concesionario en forma mensual durante la vigencia del Contrato de Concesión, para destinarlo a la Supervisión, en la forma en que determine el MTOP a través del instrumento que considere.

Este Fideicomiso se estructurará y entrará en operación en un plazo de 90 días, a partir de la fecha de suscripción del presente contrato, plazo que podrá ser prorrogado a criterio del MTOP.

CLÁUSULA DÉCIMA QUINTA.- GARANTÍAS.-

- 15.1** Modifíquese el texto de la Cláusula Vigésima Primera.- Garantías del Contrato de Concesión, con la finalidad de incorporar la obligación del Concesionario, de constituir una Garantía a favor del Concedente (MTOP), que asegure el cumplimiento de las obligaciones por la ejecución de Obras Nuevas, de acuerdo con el siguiente texto:

“...Garantía de Fiel Cumplimiento por ejecución de Obras Nuevas.- Para asegurar el cumplimiento de las obligaciones contractuales correspondientes a la ejecución de las Obras Nuevas que se ejecutarán por tramos, con cargo a la inversión de los USD1.100'000.000,00, el Concesionario presentará una garantía por el 5% de este monto, por tramos.



Esta garantía se presentará por cada tramo, una vez que la garantía vigente del Contrato Adicional relacionado con el tramo a ejecutarse, de existir, haya sido dada de baja mediante la suscripción de los Convenios de Terminación por Mutuo Acuerdo a suscribirse entre Concedente y Concesionaria y previo el inicio de los trabajos de construcción según el Cronograma de Inversiones vigente. Esta garantía se irá amortizando en función del avance de obra por Hitos.

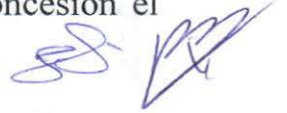
- 15.2** Sustitúyase el literal B. Cumplimiento de la Etapa de Explotación, del numeral 21.01 de la Cláusula Vigésima Primera.- Garantías, por el siguiente:

“B. Cumplimiento de la Etapa de Explotación.- Con relación a la Garantía de Fiel Cumplimiento de la Etapa de Explotación, Operación y Mantenimiento, el Concesionario se obliga a presentar al Concedente una Garantía del cinco por ciento (5%) del valor del mantenimiento programado para cada año, la misma que será reemplazada por el Concesionario con una nueva garantía o fianza el primero de enero del siguiente año, contra devolución de la garantía anterior. Esta garantía será emitida con un plazo mínimo de 15 30 días de anticipación al vencimiento de la garantía anterior. En los dos últimos años de la Concesión, esta Garantía se incrementará al 10% del valor del mantenimiento programado para cada año, en los mismos términos.

La obligación de mantener vigente la garantía a favor del MTOP es del Concesionario; para el efecto solicitará con la debida anticipación la emisión de la fianza o garantía bancaria que respalde el cumplimiento de las obligaciones del período de mantenimiento al que corresponda”.

CLAUSULA DÉCIMA SEXTA.- TERMINACIÓN ANTICIPADA

- 16.1.** Incorpórese a la cláusula Trigésima del Contrato de Concesión el



siguiente literal:

“d) En caso de incumplimiento del Concesionario al Cronograma de Inversión.- En caso de que por acciones que le sean imputables, siempre que el concedente no se encuentre en mora de obligaciones contractuales, el Concesionario presentare un desfase igual o superior al 25% del valor consignado en el cronograma de inversión acumulado para la fase de los USD 1.100 millones de dólares, será requerido por parte del MTOP a fin de que inmediatamente justifique su incumplimiento o éste sea remediado; en caso de continuar e incrementarse el incumplimiento al 30% del valor consignado en el cronograma de inversión acumulado para esta fase, el MTOP podrá, previa notificación, hacer efectivas las garantías que posea por la fase a fin de remediar el retardo en el cronograma; en caso de que el incumplimiento del que trata el presente literal llegue al 35% del valor que consta en el cronograma de inversión acumulado en esta fase, el MTOP podrá demandar la Terminación Anticipada en forma unilateral del contrato con la Concesionaria previo la Liquidación Económica – Financiera del Contrato de Concesión, en los términos establecidos en el numeral 3.1.11 del Acuerdo de Aclaraciones y Procedimientos. Los porcentajes indicados, representan la relación del Equity frente a la inversión directa para obra nueva.

En caso de que se presenten justificativos razonables el MTOP podrá otorgar un plazo de 12 (doce) meses contados desde la notificación que otorga el plazo adicional a fin de que se subsane el incumplimiento y se ajuste a la reprogramación de inversiones que se acuerde entre las Partes.

La Liquidación Económica – Financiera deberá realizarse necesariamente sobre la base de las cantidades ejecutadas y precios contractuales actualizados a la fecha de la liquidación a través del Índice de Precios al Consumidor (IPC) y sobre la base de los ingresos recaudados de peaje; se deberá dejar constancia de la inversión total realizada, indicando el porcentaje amortizado;



ingresos y egresos anuales considerados en la corrida financiera por concepto de inversión, mantenimiento rutinario y periódico, administración y operación; ingresos recibidos no contemplados en la corrida financiera inicial; los aspectos considerados en el numeral 3.1.11 del Acuerdo de Aclaraciones y demás que se determinen necesarios para la Liquidación.

En el período de tiempo que transcurra hasta que el MTOP cancele al Concesionario los valores resultado de la Liquidación, el Concesionario continuará administrando y operando la Concesión, y se reliquidará ese período de tiempo de ingresos y gastos, en una liquidación final hasta que se realice el pago total.

En el evento de que el Concedente incumpla las obligaciones establecidas en el Acta de Restablecimiento del Equilibrio Económico – Financiero No. 3, y demás obligaciones contractuales entre ellas y sin limitación a las que se señalan a continuación, no procederá la Terminación Anticipada: (i) no autorice el cobro de la nueva tarifa de peaje en los valores, términos, plazos y forma establecidos en el Acta de Restablecimiento y el Contrato de Concesión; (ii) no autorice la apertura y reubicación de las estaciones de peaje en los lugares y fechas determinadas en el Acta de Restablecimiento; (iii) no entregue en forma oportuna las áreas expropiadas necesarias para la ejecución de las obras nuevas; (iv) demore en la reubicación de los servicios públicos y/o privados para la ejecución de las obras; (v) cuando modifique unilateralmente las condiciones contractuales y esto impida el otorgamiento y/o suspensión del financiamiento del proyecto; (vi) no haya concretado la Terminación por Mutuo Acuerdo de los Contratos Adicionales con la respectiva Liquidación Económica; (vii) no haya cancelado los valores adeudados correspondientes a estudios, expropiaciones, reubicación de servicios públicos y/o privados, reajuste de precios y construcción de obras, con cargo a los contratos adicionales, y, (viii) por cualquier otro aspecto que afecte las condiciones del Modelo Económico - Financiero del Contrato de Concesión y

consecuentemente el cumplimiento por parte del Concesionario a los requerimientos de los Financistas y condiciones de los créditos.

Si el Concedente no dispone de recursos con partida presupuestaria para realizar los pagos al Concesionario por la Terminación anticipada, dentro de un plazo máximo de 60 días de suscrita el Acta de Liquidación Económica del Contrato de Concesión, se realizará una reprogramación de inversiones limitada a inversión en mantenimiento y a la operación de la Concesión, hasta que el MTOP realice la cancelación total, período durante el cual el Concesionario continuará administrando la Concesión.

Previo a la Liquidación que se hace mención en esta cláusula se deberá contar con los informes técnico, financiero y jurídico correspondientes que servirán de soporte a la Terminación Anticipada y a la Liquidación Económico – Financiera del Contrato de Concesión.

Adicionalmente, se actualiza el valor de multas para la Etapa de Construcción, establecida en el numeral 27.01 del Contrato Principal de Concesión, de tal manera que el valor a aplicarse será el de USD.2.000,00 indexado por la variación de la inflación hasta la fecha de aplicación.

CLÁUSULA DÉCIMA SÉPTIMA.- MATRIZ DE RIESGOS.-

- 17.1 Las Partes convienen en establecer la siguiente matriz de riesgos y se obligan a emplear todas las medidas que estimen necesarias para mitigarlos sin afectar los requerimientos técnicos, funcionalidad, mantenimiento y operación del proyecto.

MATRIZ DE RIESGOS			
ASPECTO	RIESGO	RESPONSABLE	MITIGACIÓN
BIENES	Daños o pérdidas causados a los bienes de la Concesión	Concesionario	Seguros
	Inversiones necesarias para atender variaciones en régimen	Concedente	Restablecimiento Equilibrio

	jurídico aplicable en materia ambiental		Económico – Financiero Contrato
EXPROPIACIONES	Costo de Expropiaciones (gestión predial componentes técnico y legal; pago indemnizaciones a los afectados y gastos legales).	Concedente	Concedente cubre el valor de las Expropiaciones con recursos fiscales
CONSTRUCCIÓN OBRAS NUEVAS	Retraso: Pérdida de ingresos y sanciones	Concesionario	Debida diligencia en el período de construcción.
	Retraso: aumento de costos		
	Retraso: Demora en la entrega de las áreas liberadas (expropiadas) para la ejecución de las Obras Nuevas en los diferentes Tramos, y/o Demora en la reubicación de servicios	Concedente	Aumento en el plazo de ejecución.
HALLAZGOS ARQUEOLÓGICOS	Retraso: Hallazgos arqueológicos imprevistos	Concedente	Restablecimiento del Equilibrio Económico – Financiero Contrato
LICENCIAS	Retraso: Obtención de Licencias Ambientales - Libres Aprovechamientos - Permisos para la ejecución del proyecto	Concedente	Concedente interpone buenos oficios para agilizar el proceso.
		Concesionario	Cubre costos por trámite.
MODIFICACIÓN DEL ALCANCE DE LAS OBRAS	Modificación del Alcance de las Obras	Concedente	Concedente asume riesgo restablecimiento del equilibrio en caso de modificaciones de servicios.
INCREMENTO VOLUMEN DE CONSTRUCCIÓN	Incremento en el volumen de construcción en relación con los estimados en los Diseños Definitivos	Concesionaria	Debida diligencia en planificación y diseño
	Incremento en el volumen de construcción originado en Orden de Variación	Concedente	Restablecimiento del Equilibrio Económico Financiero del contrato
OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO	Incremento de costos en operación y mantenimiento	Concesionario	Debida Diligencia
ASFALTO Y COMBUSTIBLES	Incremento de Costos y calidad del asfalto y combustibles	Concedente	Compensación a cargo del MTOP
EQUILIBRIO ECONÓMICO -	Eventos que provocan una variación en el equilibrio económico – financiero del	Concedente /Concesionario	Previsiones contractuales

FINANCIERO	contrato		
TRIBUTOS	Variación en el Régimen Jurídico Aplicable general	Concedente	Restablecimiento del Equilibrio Económico – Financiero del contrato
REGIMEN JURÍDICO	Variación en el Régimen Jurídico Aplicable	Concedente	Restablecimiento del Equilibrio Económico – Financiero del contrato
INFLACIÓN	Variación en los precios estimados	Concedente	Restablecimiento Equilibrio Económico Financiero
TRÁFICO	Variación de tráfico previsto	Concesionaria	Debida Diligencia
TARIFA DE PEAJE	Autorización y cobro de la Tarifa establecida en el Tercer Equilibrio Económico – Financiero del Contrato de Concesión, esto es USD1.50 a partir de 01 de julio de 2017 y su incremento establecido, así como instalación de nuevas estaciones de peaje.	Concedente	Si no se aplica la tarifa previamente establecida, se tendrá que realizar un Nuevo Restablecimiento del Equilibrio Económico – Financiero del Contrato.
CAMBIO DE MONEDA	Por Acto de Autoridad se resuelve realizar el cambio de moneda	Concedente	Realizar un Nuevo Restablecimiento del Equilibrio Económico – Financiero del Contrato.
REUBICACIÓN DE REDES PÚBLICAS Y/O PRIVADAS	Traslado, reubicación o reposición de las redes públicas y/o privadas tales como: alcantarillado, agua potable, canales de riego, oleoducto, telefonía, servicio eléctrico, alumbrado público, fibra óptica, televisión por cable, entre otras, que se encuentren dentro del área de ejecución del proyecto.	Concedente	Debida diligencia para que los titulares realicen el traslado, reubicación o reposición, en base a su competencia y jurisdicción.



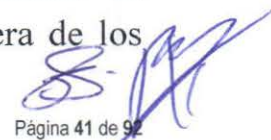

CONTROL DE PESOS Y MEDIDAS	Control de pesos y medidas de los vehículos de transporte de carga, para evitar el deterioro prematuro de las vías.	Concedente	Aplicación normativa sobre la materia, instalación de pesas fijas o móviles a lo largo de la vía concesionado.
----------------------------	---	------------	--

CLÁUSULA DÉCIMA OCTAVA.- CONTROVERSIAS.-

18.1 Se reestructure la cláusula Vigésima Quinta del Contrato de Concesión y numeral 4.6 de la cláusula Cuarta del Acuerdo de Aclaraciones y Procedimientos, con la finalidad de establecer que las Partes solucionarán sus controversias en Derecho, a través de un Tribunal de Arbitraje con sujeción al Reglamento de Arbitraje de la Cámara de Comercio Internacional con sede en Quito, D. M.

“...Arbitraje.

- (a) En todas las Controversias que no hayan sido resueltas mediante Negociaciones Directas, las Partes acuerdan que serán definitivamente resueltas mediante un Tribunal de Arbitraje Internacional de conformidad con las siguientes reglas: (i) La sede del Arbitraje será en Quito, D.M. (ii) Las Partes renuncian a cualquier recurso o acción contra el laudo que se expida. (iii) La autoridad nominadora será la Corte Internacional de Arbitraje de la CCI. (iv) Cada Parte nombrará su árbitro conforme lo previsto en el Reglamento CCI, y acto seguido, los árbitros nominados por el Demandante y el Demandado, que acepten la nominación y la confirmen, convendrán en la nominación de un tercer árbitro que actuará como Presidente del Tribunal Arbitral, en un periodo de treinta (30) días contados desde el nombramiento del segundo árbitro. Si los árbitros no se pusieran de acuerdo en el nombramiento del Presidente en el plazo señalado, éste será nombrado por la Corte de Arbitraje de la CCI. El mismo mecanismo se empleará en caso de ausencia definitiva de cualquiera de los



árbitros, sea esta por renuncia, incapacidad, muerte o cualquier otra circunstancia. El acuerdo, si hubiera, será comunicado a las partes arbitrales, haciendo constar la aceptación del presidente del Tribunal Arbitral. (v) Si cualquiera de los árbitros de una Parte no fuere nominado o si nominado no confirmare su aceptación, de conformidad con las anteriores estipulaciones, le corresponde a la Corte Internacional de Arbitraje nombrar a dicho árbitro o árbitros a pedido de cualquiera de las Partes del Arbitraje y les informará de tal designación en los domicilios señalados. (vi) El Arbitraje se sustanciará en español y de acuerdo con las órdenes procesales emitidas por el Tribunal Arbitral, en el caso de que las Partes arbitrales no hayan acordado el calendario y las diligencias que deban realizarse. (vii) El Tribunal Arbitral decidirá en Derecho y el laudo final será definitivo. (viii) El procedimiento arbitral será confidencial hasta la expedición del correspondiente laudo final.

CLÁUSULA DÉCIMO NOVENA.- INTEGRIDAD.-

19.1 A continuación de la Cláusula Trigésima Cuarta del Contrato de Concesión, incorpórese la siguiente cláusula de Integridad:

“...Si alguna de las disposiciones o estipulaciones constantes en el presente Contrato Adicional - Modificatorio al Contrato de Concesión, en algún momento es considerada nula, ilegal o no ejecutable, las restantes estipulaciones permanecerán en pleno vigor y efecto, quedando obligadas las Partes, en este caso, a realizar sus mejores esfuerzos para sustituir la disposición inválida y no ejecutable por una nueva disposición válida y eficaz.”.

CLÁUSULA VIGÉSIMA.- CONSIDERACIONES GENERALES.-

20.1 A continuación de la Cláusula Trigésima Octava, incorpórese una que establezca las siguientes Consideraciones Generales:



“...DERECHO DE EXPLOTACIÓN PUBLICITARIA.- La explotación de la publicidad en el corredor concesionado es atribución exclusiva de la Concesionaria, para el efecto el MTOP en el plazo máximo de 60 días a partir de la suscripción del presente Contrato Adicional - Modificatorio, emitirá el instructivo para su aplicación y explotación, el cual entre otros aspectos establecerá la facultad del Concesionario para autorizar la instalación de rótulos y vallas de publicidad en el derecho de vía de las vías concesionadas y cobrar un derecho por los permisos que otorgue para colocar y exhibir publicidad a personas naturales o jurídicas del sector privado que presten servicios de publicidad promocionando productos, bienes y servicios; la determinación de los procesos para el correcto manejo de los medios visuales tales como la relación entre anunciante, empresa publicitaria, propietarios de los terrenos y Concesionaria. Los ingresos por este concepto serán en beneficio del proyecto y se considerará en el Modelo Matemático Financiero, e ingresarán al Fideicomiso.

En aquellos sectores de vía concesionada donde se encuentren instalados rótulos y vallas publicitarios y no publicitarios, las personas naturales o jurídicas que deseen publicitar bienes o servicios, en un plazo máximo de (treinta) 30 días contados a partir de la fecha de publicación del Instructivo que Regule la Colocación de Publicidad en las Vías Concesionadas, deberán solicitar el respectivo permiso al Concesionario para su permanencia.

El MTOP en el plazo máximo de 45 días, deberá modificar los Acuerdos Ministeriales Nos. 023 de 13 de abril de 2012, y No.049 de 18 de junio del 2012, que contiene el Reglamento para Regular la Colocación y Ubicación de Rótulos y Vallas en el Derecho de Vía de los Caminos a cargo del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, para que se excluyan de esta normativa a las vías concesionadas; y, se regule el Derecho de Vista, para evitar la contaminación visual que atenta contra la seguridad de los usuarios.



El Estado para la colocación de vallas publicitarias en las vías concesionadas, deberá contar con la autorización del Concesionario a fin de que no se produzca contaminación visual, las mismas que serán instaladas cumpliendo las normas de seguridad y la normativa de señalización vigente.

La normativa que faculte al Concesionario la explotación de la publicidad en el Derecho de Vía de las vías concesionadas, deberá establecer el procedimiento para el desmontaje de aquellos rótulos o vallas de publicidad que no cuenten con la respectiva autorización del Concesionario; consiguientemente, la persona natural o jurídica o el anunciante deberán inmediatamente desmontar y retirar la valla o rótulo a su costo, si se negaren, el Concesionario notificará este particular al Administrador del Contrato, para que a través de las Direcciones Distritales del MTOP, dentro de la jurisdicción que corresponda, con el auxilio de la Fuerza Pública y Patrulla de Caminos, procederá a su remoción y bodegaje de ser el caso de las vallas y rótulos que incumplan con las normas, y no podrán instalar vallas durante el plazo de dos años y los costos de remoción y traslado de toda valla o rótulo ilegalmente instalado, serán asumidos por el propietario de estas, inclusive el bodegaje, de ser el caso, valores que los cancelará previo a la renovación de su permiso.

El MTOP en el plazo de 150 días de suscrito el presente Contrato Adicional - Modificatorio al Contrato de Concesión, se obliga a coordinar con el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito o Quiport la terminación y liquidación de los contratos de vallas publicitarias instaladas en el Conector Alpachaca.

EXPLOTACIÓN DE RESTAURANTES Y DE ESTACIONES DE SERVICIOS.-

Acorde a lo establecido en los pliegos licitatorios y alcances que forman parte integrante del Contrato de Concesión, el Concesionario tiene la facultad de explotar servicios complementarios como restaurantes, estaciones de servicio, a lo largo del corredor concesionado.



PESOS Y MEDIDAS.- El MTOP se compromete a operar y mantener en forma permanente el control de pesos y medidas en los diferentes corredores viales mediante estaciones de pesaje fijas o móviles, a fin de evitar el deterioro prematuro de las vías.

CALIDAD DEL ASFALTO.- Con relación al asfalto suministrado por Petroecuador o sus filiales, el MTOP se compromete a gestionar ante la autoridad competente para que se realicen controles permanentes respecto de la calidad del asfalto así como se asegure la entrega oportuna del producto dentro de especificaciones técnicas para su aplicación en la serranía ecuatoriana, para evitar el incremento en el costo de mantenimiento por el deterioro prematuro en las vías, costo que será asumido por el Concedente.

COORDINACIÓN CON ENTIDADES PÚBLICAS Y ATENCIÓN A REQUERIMIENTOS DE LAS COMUNIDADES.- El Administrador del Contrato (Subsecretaría de Delegaciones y Concesiones del Transporte), deberá coordinar oportunamente con las entidades públicas todas las acciones necesarias encaminadas a facilitar y asegurar la ejecución continua de la obra reubicación de servicios, intervención de la fuerza pública, entre otros.

La coordinación con las entidades estatales que regulan el uso del agua, canales de riego y recursos hídricos en general, será responsabilidad del Administrador del Contrato.

Igualmente, esta Autoridad será la encargada de dar atención y solucionar los requerimientos y peticiones (obras adicionales y/o compensaciones) que formulen las comunidades ubicadas dentro del área de influencia del proyecto y dentro de las competencias del MTOP.



Para el desarrollo de esta coordinación, se contará con el apoyo del Concesionario, en los aspectos logísticos y de información.

El Concedente asignará anualmente recursos para atender los requerimientos de comunidades y de la población en general, a fin de que su ejecución cuando se realice a través de la Concesionaria ésta sea compensada con recursos fiscales a fin de que no alterar el equilibrio económico contractualmente establecido.

MANTENIMIENTO DE LA ILUMINACIÓN Y SUMINISTRO DE ENERGÍA ELECTRICA.- El mantenimiento de los sistemas de iluminación de la vía concesionada, así como el consumo de energía eléctrica necesaria para su funcionamiento, no están a cargo de la Concesionaria por lo que no han sido considerados dentro de los flujos del Modelo Económico del Tercer Restablecimiento del Equilibrio Económico – Financiero.

DERECHO DE VÍA.- El MTOP hará publicaciones periódicas que recuerden a los Gobiernos Autónomos Descentralizados, ubicados en el área de influencia del proyecto, la obligación de respetar el Derecho de Vía, sobre la Red Vial Estatal, incluidas las vías concesionadas, con el fin de que no se autorice el levantamiento de cerramientos y construcción de infraestructuras en estas áreas.

A pedido del MTOP, la Concesionaria levantará un registro aéreo del proyecto, al igual que un registro fotográfico a efectos de sustentar en el tiempo la ocupación indebida del derecho de vía, lo que permitirá que al momento de efectuarse una Ampliación o complementación de la vía, dichas infraestructuras levantadas ilegalmente, no deban ser indemnizadas por expropiación. Además este registro servirá para documentar el estado del proyecto inicial y final. Estos trabajos ordenados por el MTOP, serán pagados a la Concesionaria mediante costo más porcentaje.



El Concedente implementará un control efectivo para evitar la invasión y ocupación indebida del Derecho de Vía, con cualquier obra, carteles, cultivos, depósito de tierra, material o escombros, ventas, etc., que puedan ocasionar algún daño, estorbo o afectación a la seguridad del tránsito en la vía concesionada y a través de sus Supervisores quienes pondrán en conocimiento del Administrador del Contrato (Subsecretaría de Delegaciones y Concesiones del Transporte del MTOP), con la finalidad de que se adopten las medidas pertinentes a efectos de que la franja de terreno que comprende el Derecho de Vía, se encuentre expedita y libre de obstáculos.

El Concedente se apoyará, de ser el caso, en la Fuerza Pública para hacer cumplir el respeto del derecho de vía, desalojo de áreas expropiadas y otras actividades que requieran de su intervención para asegurar la ejecución del proyecto.

DERECHO DE VISTA.- En razón a que en la actualidad existe un uso generalizado y desorganizado de información y mensajes comerciales a través de rótulos y vallas y con la finalidad esencial de preservar el paisaje de la contaminación visual, contribuir a la seguridad del tránsito y la buena presentación de las vías, el Derecho de Vista, constituye la línea de vista desde la carretera hacia los costados de la misma, en los cuales no se podrá instalar publicidad a pesar de estar fuera del área que contempla el derecho de vía, publicidad que está dirigida a los usuarios de la vía concesionada pudiendo provocar distracción y la posibilidad de ocurrencia de accidentes de tránsito, a más del impacto y contaminación visual.

SEÑALIZACIÓN DURANTE EL PROCESO CONSTRUCTIVO.- La Supervisión del proyecto designada por el MTOP deberá verificar que la Concesionaria haya implementado todas las medidas de seguridad, particularmente la señalización horizontal y vertical durante la construcción.



APOYO DE LA FUERZA PÚBLICA.- El Concesionario cuando considere pertinente y por motivos de seguridad de los usuarios, cuando realice trabajos en la vía, solicitará el apoyo del Concedente para la intervención de la Fuerza Pública.

MINAS O FUENTES DE MATERIALES.- El Concedente previo al inicio de los trabajos, deberá tramitar ante la autoridad competente, la respectiva autorización del libre aprovechamiento de materiales pétreos y entregará a la Concesionaria el respectivo documento legal, que le faculte su explotación y uso.

OBRAS NUEVAS, ÓRDENES DE VARIACIÓN Y/O TRABAJOS EMERGENTES.- Si durante la ejecución de la obra, fuere necesaria la ejecución de trabajos adicionales y emergentes no previstos en los presupuestos iniciales del proyecto, se aplicará los precios unitarios conforme lo siguiente:

1. Se adoptarán los precios unitarios actualizados establecidos en la Concesión.
2. Para rubros nuevos que no consten en los presupuestos de la Concesión, la Concesionaria presentará al Administrador del Contrato, los análisis de precios unitarios para su aprobación dentro de un plazo de treinta (30) días.
3. En casos que requieran su ejecución inmediata se adoptará el procedimiento de costo más porcentaje, cumpliendo el debido proceso, en conformidad a lo establecido en la Cláusula Vigésima del Contrato Principal de Concesión.
4. En caso de ocurrencia de eventos de Fuerza Mayor en la que la Concesionaria deba intervenir de manera urgente para proteger las obras, el Administrador podrá disponer la ejecución de trabajos de mutuo acuerdo con la Concesionaria, que involucren rubros nuevos, a través de una "orden de trabajo" en la que se establezca el mecanismo de reconocimiento del pago.

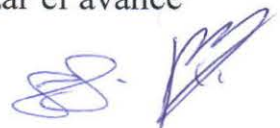
SOCIALIZACIÓN DEL PROYECTO.- El Concedente realizará la socialización del proyecto a los habitantes y comunidades ubicadas dentro del área de influencia del proyecto haciendo conocer el alcance de los trabajos que serán ejecutados, con el apoyo logístico del Concesionario.

PUBLICIDAD DE LAS OBRAS.- La Concesionaria deberá dar a conocer a través de los diferentes medios de comunicación públicos o privados, los avances del proyecto, aplicando los rubros contractuales o a través de la modalidad de costo más porcentaje; conforme la política establecida para el efecto por la Dirección de Comunicación del ente Concedente. El monto para realizar la publicidad se establece en USD100.000,00 anuales, valor constante al año 2016, el mismo que se incrementará cada año con la inflación.

VENTAS AMBULANTES Y NEGOCIOS INFORMALES AL FILO DE LA VÍA.- La Concesionaria informará al Administrador del Contrato respecto de la presencia de vendedores ambulantes en las inmediaciones a las estaciones de peaje y demás instalaciones de la Concesión, y la existencia de negocios informales al filo de la vía, para que se adopten las medidas pertinentes para el retiro y desalojo de los mismos, para lo cual se contará con el auxilio de la Fuerza Pública, a fin de precautelar la seguridad de los usuarios.

INVENTARIO DE BIENES PATRIMONIALES.- El Ministerio obtendrá del Instituto de Patrimonio Cultural, el inventario de bienes patrimoniales que puedan resultar afectados por las obras que deba ejecutar la Concesionaria.

El MTOP velará durante el proceso constructivo que no prosperen iniciativas de declarar bienes patrimoniales a aquellos no incluidos en el inventario, que se generen con el fin de obstaculizar el avance de los trabajos.



REUBICACIÓN DE SERVICIOS PÚBLICOS Y/O PRIVADOS.- Para el traslado, reubicación o reposición de las redes públicas o privadas tales como: alcantarillado, agua potable, canales de riego, oleoducto, telefonía, servicio eléctrico, alumbrado público, fibra óptica, televisión por cable, entre otras, que se encuentren dentro del área de ejecución del proyecto, la Concesionaria notificará al Administrador del Contrato, para que éste gestione ante el titular de dichas redes su traslado, reubicación o reposición, de tal forma que no afecte el Programa de Actividades por Hitos.

Los costos de traslado de redes los asumirá la entidad pública o privada titular de las mismas cuando corresponda. Para el efecto el Administrador informará a los titulares de las redes sobre la pertinencia de trasladar, reubicar o reponer las mismas, y sobre la obligación que tienen de hacerlo, para lo que se suscribirán entre el Administrador y Operador de estas redes, las respectivas actas, en donde se determine el plazo para su traslado, reubicación o reposición y obligaciones de las Partes. Una copia de estas Actas deberá ser remitida a la Concesionaria para su conocimiento dentro de un plazo máximo de diez (10) días de suscritas.

En el caso de que ante la petición de la Concesionaria el Administrador del Contrato no concrete la suscripción del Acta con el Operador de la Red en un plazo máximo de quince (15) días de formulada la petición, o en el caso de que los titulares de las operadoras de las redes, sean públicas y/o privadas, no inicien el traslado o la reubicación de las mismas, en un plazo máximo de quince (15) días de suscrita la referida Acta, la Concesionaria procederá al traslado, reubicación o reposición de tales servicios, cuyos costos estarán a cargo del Concedente de los fondos previstos en el fideicomiso público.



Para la ejecución de los trabajos por parte de la Concesionaria, el Administrador del Contrato emitirá la correspondiente orden de trabajo con la aprobación de un presupuesto estimado que incluirá el porcentaje de administración y el costo de los estudios.

NIVELES DE SERVICIO.- Si luego de la medición de los niveles de servicio que realice el MTOP, se evidenciare incumplimiento por parte de la Concesionaria, podrá aplicar sanciones y/o exigir el cumplimiento de los parámetros establecidos contractualmente, siempre y cuando: (i) El MTOP haya cumplido sus obligaciones contractuales; (ii) Haya realizado un permanente y adecuado control de pesos y medidas en los diferentes corredores viales para el efecto el MTOP se obliga a instalar Estaciones de Pesaje fijas, o móviles exclusivas para la Concesión (iii) Se haya gestionado ante autoridad competente la calidad y provisión del asfalto.

Los niveles de servicio se medirán una vez que se completen las obras nuevas previstas en cada tramo y haya operado la suscripción del Acta de Entrega Recepción Única entre Concedente y Concesionario e incorporado el tramo a la operación y mantenimiento, consiguientemente en los tramos en construcción o ampliación no se medirán los niveles de servicio.

DOCUMENTO TÉCNICO.- Las Partes en un plazo máximo de 120 días, contados a partir de la suscripción del presente Instrumento, realizarán los ajustes y actualizaciones al Documento Técnico que forma parte integral del Contrato de Concesión Rumichaca – Riobamba. Plazo que podrá prorrogarse por una sola vez de común acuerdo entre las Partes. Mientras no se llegue a un acuerdo seguirá vigente el Documento Técnico contractual.

REGLAMENTO DE OPERACIÓN.- Las Partes en un plazo de máximo de sesenta (60) días, contados a partir de la suscripción del presente Instrumento, realizarán los ajustes y actualizaciones al Reglamento de Operaciones de la Concesión.

CLÁUSULA VIGÉSIMA PRIMERA.-DOMICILIO.- ,

21.1 Las Partes convienen en actualizar la Cláusula Trigésima Novena del Contrato de Concesión, con el siguiente texto:

“Para todos los efectos de este Contrato Adicional - Modificatorio al Contrato de Concesión, las Partes convienen en fijar su domicilio en la ciudad de Quito, por parte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, en la Avenida Orellana y Juan León Mera (esquina), Teléfono 3974600; y por parte de la Concesionaria, en la calle Abraham Lincoln N26-16 y San Ignacio. PBX (593-2) 3982500. FAX (593-2) 3982 599”.

CLAUSULA VIGÉSIMA SEGUNDA.- COMPROMISORIA.-

22.1 Las Partes en cumplimiento de los acuerdos establecidos en el Acta del Tercer Restablecimiento del Equilibrio Económico – Financiero del Contrato de Concesión, celebrada el 02 de agosto de 2016, convinieron en dar por terminado de mutuo acuerdo los contratos adicionales al de Concesión y sus respectivas Adendas, que se detallan a continuación:

1. Ibarra – Bolívar – Nuevo Puente Internacional Rumichaca y sus Obras Conexas.
2. “Y” de Cajas – Inicio de Circunvalación de Otavalo, Construcción del Paso Lateral de Ibarra y Obras Conexas.
3. Calderón – Guayllabamba Etapa II.
4. Colibrí – Pifo – Santa Rosa de Cusubamba
5. Tambillo – Colibrí
6. Jambelí – Latacunga – Ambato, Etapa III
7. Ambato – Riobamba



Para el efecto, las Partes además realizaron la liquidación económica de cada contrato con los trabajos ejecutados con corte al mes de julio de 2016, según lo establecido en el Acta del Tercer Restablecimiento del Equilibrio Económico – Financiero; una vez establecida la liquidación a solicitud del Ministerio, la Concesionaria emitirá las facturas para la cancelación de valores.

CLÁUSULA VIGÉSIMA TERCERA.- ESTIPULACIÓN ESPECIAL.-

23.1 Las Partes de común acuerdo y sin que signifique modificación a la esencia y aplicabilidad del Acta del Tercer Restablecimiento del Equilibrio Económico – Financiero del Contrato de Concesión, suscrita el 02 de agosto de 2016, con la finalidad de esclarecer con claridad meridiana el beneficio para el proyecto y perfeccionar errores tipográficos, realizan las siguientes aclaraciones:

a. En el numeral 1.3 del Acta de Restablecimiento del Equilibrio Económico – Financiero No. 3, se debe incluir las Adendas suscritas en cada uno de los Contratos Adicionales, conforme al siguiente detalle:

a.1. A continuación del 1.3.3, hágase constar el numeral 1.3.3.1 que diga: “Con fecha 26 de julio de 2011, se suscribió entre el Concedente y Concesionario Contrato Complementario Autovía Otavalo - Ibarra, para el desarrollo de obras adicionales de infraestructura (pasos peatonales para los cantones Ibarra, Antonio Ante y Otavalo; encespado del parterre central; Iluminación del parterre central con cableado subterráneo y postes metálicos, entre otros) y con fecha 17 de agosto de 2011, se suscribió un Contrato Adicional - Modificadorio”.

a.2. A continuación del numeral 1.3.4, inclúyase los siguientes numerales donde se refleje las Adendas suscritas al Contrato Adicional Jambelí-Latacunga-Ambato:

“1.3.4.1.- El 13 de octubre de 2011 se suscribió entre el Concedente y Concesionario el Contrato Adicional - Modificadorio al Contrato Adicional para la ejecución de obras



de ampliación del tramo de la Panamericana: Jambelí – Latacunga - Ambato”.

“1.3.4.2.- Con fecha 27 de junio de 2014, se suscribió entre el Concedente y Concesionario la Adenda al Contrato Adicional al de Concesión para la ampliación de la vía Jambelí – Latacunga – Ambato, mediante la cual se amplía el plazo en 30 días”.

“1.3.4.3.- Con fecha 18 de julio de 2014, se suscribió entre el Concedente y Concesionario la Adenda al Contrato Adicional al de Concesión, Jambelí–Latacunga–Ambato, mediante la cual se incrementa el monto del Contrato Adicional y se amplía el plazo, en treinta días”.

“1.3.4.4.- Con fecha 26 de agosto de 2014, se suscribió entre el Concedente y Concesionario la Adenda al Contrato Adicional al de Concesión, Jambelí–Latacunga–Ambato, mediante la cual se amplía el plazo en sesenta (60) días”.

“1.3.4.5.- Con fecha 26 de octubre de 2014, se suscribió entre el Concedente y Concesionario, la Adenda al Contrato Adicional Jambelí – Latacunga – Ambato, a través de la cual se establece como obligación del Concesionario la realización de la ampliación a 6 carriles de la vía Jambelí-Latacunga-Ambato y sus obras conexas”.

a.3. A continuación del numeral 1.3.5, inclúyase los siguientes numerales para detallar las Adendas suscritas al Contrato Adicional Colibrí-Pifo-Santa Rosa de Cusubamba:

“1.3.5.1.- El 13 de octubre de 2010, entre el Concedente y el Concesionario se suscribió una Adenda para aclarar el contenido del numeral 3.7 de la Cláusula Tercera del Contrato Adicional de Concesión Colibrí – Pifo – Santa Rosa de Cusubamba, suscrito el 03 de septiembre de 2010”.

“1.3.5.2.- El 05 de septiembre de 2012 se suscribió la Adenda al Contrato Adicional Colibrí – Pifo –Santa Rosa de Cusubamba, a través del cual se deja constancia de ciertas modificaciones realizadas al contenido de las estipulaciones de las cláusulas



Quinta, Sexta, Séptima, Décima, Décima Segunda, Décima Cuarta del referido instrumento”.

“1.3.5.3.- El 07 de marzo de 2014, se suscribió entre el Concedente y la Concesionaria, la Segunda Adenda al Contrato Adicional suscrito el 03 de septiembre de 2010, a través de la cual se realizan modificaciones técnicas al proyecto Colibrí – Pifo – Santa Rosa de Cusubamba”.

“1.3.5.4.- El 29 de mayo de 2014, se suscribió entre las Partes una Adenda aclaratoria con relación a las estipulaciones determinadas en la cláusula Primera, numeral 1.03 de la Adenda suscrita el 07 de marzo de 2014, del proyecto Colibrí – Pifo – Santa Rosa de Cusubamba”.

“1.3.5.5.- El 23 de marzo de 2016, se suscribe entre las Partes una Adenda de ampliación de plazo de la vigencia del Contrato Adicional de Concesión Colibrí – Pifo – Santa Rosa de Cusubamba, en noventa (90) días, a partir de la fecha de término del contrato”.

a.4. A continuación del numeral 1.3.6, se incluya el numeral 1.3.6.1 que diga que: “Con fecha 15 de agosto de 2012 se suscribió la Adenda al Contrato Adicional de Concesión Calderón – Guayllabamba, por medio de la cual, se acordó la realización de obras que complementen el proyecto original”.

a.5. A continuación del numeral 1.3.7, se incluya los siguientes numerales, que refiera la suscripción de Adendas al Contrato Adicional Acceso Norte al Aeropuerto Internacional de Quito y sus Obras Conexas:

“1.3.7.1.- Con fecha 04 de marzo de 2013, se suscribió entre el Concedente y el Concesionario la Adenda al Contrato Adicional de Concesión Acceso Norte al Aeropuerto Internacional de Quito, con la finalidad de realizar ciertas modificaciones técnicas relacionadas con el puente atirantado”.

“1.3.7.2.- Con fecha 16 de octubre de 2013, se suscribió entre el Concedente y Concesionario la Adenda al Contrato Adicional



Acceso Norte al Aeropuerto Internacional de Quito, con la finalidad de modificar el plazo de ejecución por la variante sobre el río Guayllabamba”.

a.6. A continuación del numeral 1.3.8, añádase dos numerales, para detallar las Adendas suscritas al Contrato Adicional de Concesión “Y” de Cajas – Inicio de Circunvalación de Otavalo, construcción del Paso Lateral de Ibarra y Obras Conexas:

“1.3.8.1.- Con fecha 5 de septiembre de 2012, se suscribió entre el Concedente y la Concesionaria, la Adenda al Contrato Adicional al de Concesión “Y” de Cajas – Inicio de Circunvalación de Otavalo, construcción del Paso Lateral de Ibarra y obras conexas, en la que se deja constancia de ciertas modificaciones que se realizan al contenido de las estipulaciones de las Cláusulas Quinta, Sexta, Séptima, Décima, Décima Segunda, Décima Quinta”.

“1.3.8.2.- Con fecha 04 de enero de 2016, se suscribió entre el Concedente y Concesionaria, la Adenda al Contrato Adicional “Y” de Cajas – Inicio de Circunvalación de Otavalo, construcción del Paso Lateral de Ibarra y obras conexas, a través de la cual se amplía la vigencia del Contrato Adicional en ciento veinte (120) días, a partir del 04 de enero de 2016”.

a.7. A continuación del numeral 1.3.10, inclúyase un numeral para referir la suscripción de una Adenda al Contrato Adicional Ibarra – Bolívar – Nuevo Puente Internacional Rumichaca.

“1.3.10.1.- Con fecha 12 de junio de 2014, se suscribió entre el Concedente y el Concesionario una adenda aclaratoria al Contrato Adicional de Concesión descrito en el numeral anterior, en el sentido de que los Estudios que ejecute la Concesionaria, serán presentados a la Dirección de Estudios del Transporte por capítulos en sub tramos y/o partes de la obra, para su respectiva aprobación, observando las etapas contenidas en el memorando No. MTOP-DEV-2014-642-ME de 30 de mayo de 2014”.



a.8. A continuación del numeral 1.3.11 se incluya un numeral que detalle la Adenda suscrita al Contrato Adicional Calderón – Guayllabamba Etapa II:

“1.3.12.1.- Con fecha 09 de febrero de 2015, se suscribió la Adenda al Contrato Adicional de Concesión, entre el Concedente y Concesionaria, para la ejecución de estudios, expropiaciones y trabajos de construcción en el proyecto Calderón – Guayllabamba Etapa II”.

a.9. A continuación del numeral 1.3.13, inclúyase un numeral, que describa la Adenda suscrita al Contrato Adicional Tambillo - Colibrí y Construcción del Paso Peatonal de Romerillos:

“1.3.13.1.- Con fecha 30 de diciembre de 2014, se suscribió entre el Concedente y Concesionario la Adenda al Contrato Adicional de Concesión Tambillo – Colibrí y Construcción del Paso Peatonal de Romerillos, para incorporar a las obligaciones de la Concesionaria, los trámites, gestión de expropiación y pago de indemnizaciones a los afectados con el proyecto”.

b. En el numeral 1.9, al final del segundo y tercer párrafo inclúyase: “(Anexo 24)”.

c. El texto del numeral 1.10, se sustituye por el siguiente:

“El Concedente luego de las reuniones de trabajo mantenidas conjuntamente con el Concesionario durante los meses de abril a julio de 2016, en las que se analizaron los aspectos, técnicos, legales y económicos – financieros, determinan que los eventos que de una u otra manera alteraron el equilibrio económico – financiero del Contrato de Concesión, entre otros, son los que se señalan a continuación:

- Modificación de las características del proyecto por razones de interés público.
- Circulación de vehículos con exceso de los límites de pesos y medidas reglamentarios, provocan deterioro prematuro de la carpeta asfáltica.
- Reformas a la Ley de Régimen Tributario Interno
 - Anticipo Mínimo del Impuesto a la Renta



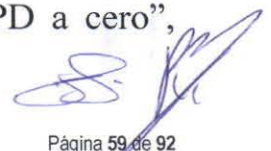
- Impuesto al Valor Agregado (IVA)
 - Impuesto a la Salida de Divisas (ISD)
 - Variación Impuesto Municipal sobre activos.
 - Modificación de la Normativa Laboral
 - Incrementos del Salario Mínimo
 - Incremento del Salario Sectorial de Choferes.
 - Pago obligatorio del Desahucio.
 - Derogatoria Título III del Reglamento Sustitutivo al Reglamento General a la Ley de Modernización del Estado.
 - Reforma al Reglamento de Señalización
 - Derogatoria normativa que permitía a la Concesionaria la explotación de publicidad.
 - Disposición de no cobro de peaje en días festivos y otros.
 - No cobro de tarifa de equilibrio
 - Fijación de tarifa de peaje en (\$1,00)
 - Establecimiento de Tarifa Diferenciada Usuarios Locales y Frecuentes.
 - Existencia de by-pass (utilizados para la evasión de peaje).
 - Modificación de las categorías de vehículos pesados
 - Incremento del costo de los derivados de hidrocarburos hasta 2008
 - Nuevas inversiones para obras adicionales
- d. A continuación del numeral 1.10, añádase un numeral con el siguiente texto:
- “El Ministerio de Transporte y Obras Públicas contrató con la firma PWC Asesores Empresariales Cia. Ltda.”, el 27 de julio de 2016, una consultoría para la “Revisión Económica Financiera para el Re Cálculo de la Rentabilidad del Contrato de Concesión otorgada a Panavial S.A.”, como un apoyo a dicha Institución, con la finalidad de verificar que los parámetros, análisis y resultados dentro del proceso de negociación del REEF correspondan a lo establecido contractualmente”.
- e. Al final del texto del numeral 1.12, se sustituye la frase “aprobó la medición”, por: “constató la medición”.

- f. En el numeral 3.1 de la Cláusula Tercera.- “Consideraciones acordadas por las Partes”, primera viñeta, a continuación de la cifra “USD180’884.772,49”, añádase la siguiente frase: “incluyendo los reajustes calculados a favor del Estado sobre el valor de los anticipos no devengados”.
- g. En el numeral 3.2, de la Cláusula Tercera, inclúyase una viñeta, con el siguiente texto: “Para el cálculo del desequilibrio económico se elaboró el Modelo Matemático 1, que corre desde el inicio del Contrato de Concesión, hasta el primer semestre del año 2016. (Anexo 24)”.
- h. En la penúltima viñeta del numeral 3.2. de la Cláusula Tercera, a continuación de la cifra “US\$49’031.479,00”, incorpórese el siguiente texto: “Como se menciona en el primer punto, el Modelo Matemático 1 corre desde el año 1996, por consiguiente la TIR del 12.98%, que fue aceptada por el Concesionario, se aplica desde el inicio del Contrato de Concesión. (Anexo 24)”.
- i. En el cuadro identificado como “NO EROGACIÓN DE RECURSOS FISCALES”, segunda línea se debe corregir el porcentaje de la TIR de “12.80%” por “12.98%”.
- j. En el numeral 3.3. en el subtítulo realícese la siguiente aclaración:

“3.3. Modelo Matemático – Financiero (Modelo Matemático 2) para la ampliación del plazo de la Concesión y la Inversión de los USD1.100 Millones de Dólares.-

En el mismo numeral, inclúyase el siguiente texto, como primera viñeta: “Con el objeto de compensar el saldo de la deuda por desequilibrio económico – financiero hasta junio de 2016 y realizar una inversión en Obras Nuevas por USD1.100 millones de dólares, se desarrolla el Modelo Matemático 2 que corre a partir del año 2016 hasta el año 2048”.

- k. En el numeral 3.3, en la segunda viñeta, a continuación de la frase “En el Modelo Matemático”, añádase el número “2”, y a continuación de la frase: “se acordó reducir el PPD a cero”,



inclúyase el siguiente texto: “es decir la Concesionaria aceptó correr el Modelo Matemático 2 colocando cero en la línea del PPD. (Anexo 24)”.

- l. En la segunda viñeta del texto original, a continuación de la frase “En el Modelo Matemático”, añádase el número “2”; a continuación de la frase “tarifa de peaje dispuesta por el MTOP”, añádase “con el objetivo de unificar una tarifa de peaje a nivel nacional; y, luego de la frase “una reducción en el recaudo”, incorpórese: “con respecto a la propuesta presentada por la Concesionaria. (Anexo 24)”.
- m. En la tercera viñeta del texto original, a continuación de la cifra “USD24’026.245,00 en valores corrientes”, añádase: “reducción que es asumida por el Concesionario a través de la disminución de la Tasa Interna de Retorno en el proceso de negociación”. (Anexo 24)”.
- n. En la cuarta viñeta del texto original, en la primera línea inclúyase el siguiente texto: “En el Modelo Matemático 2, presentado como propuesta adjunto a...”; y a continuación de la cifra “17,57%”, incorpórese: “como consecuencia de los acuerdos descritos en los puntos anteriores, se corrió el nuevo Modelo Matemático 2, llegando al equilibrio económico – financiero para la ampliación del plazo del Contrato de Concesión, mediante esta Acta de Restablecimiento con una TIR de Proyecto del 12.94% en términos reales. (Anexo 24).
- o. Elimínese la última viñeta del numeral 3.3, cuyo texto señala: “Se acuerda establecer el equilibrio económico para la ampliación del Contrato de Concesión mediante esta Acta de Restablecimiento con una TIR de Proyecto de 12.94% en términos reales. (Anexo 14), en razón de la modificación que se realiza en el inciso anterior”.
- p. En el numeral 3.5.3 Tramos a excluirse en fechas posteriores, rectifíquese en la columna “Año Previsto 2025” por “2035”.

Así también, al final de los “cuadros” numerados 3.5.2 y 3.5.3”, añádase lo siguiente: *Estos tramos se excluyen amparados en lo*

establecido en las Bases de Licitación que señalan que “Las longitudes de los tramos de carreteras comienzan en donde termina el límite urbano de las capitales provinciales y terminan en el límite urbano de la próxima capital, por lo tanto no están incluidos los tramos urbanos dentro de la concesión”.

- q. En el numeral 4.2., luego de la expresión *“se acuerda que el Concedente compense al Concesionario”*, añádase la expresión *“vía subsidio”*.
- r. El numeral 4.2.3. dirá: *“Para compensar al Concesionario por el desequilibrio económico del Contrato de Concesión, exclusivamente con ampliación del plazo, la tarifa de peaje de equilibrio es de USD4,03 para vehículos livianos; por lo que, para aplicar las tarifas bases establecidas en la Cláusula 4.2.1 de la presente Acta determinadas por el MTOP a partir de 01 de julio de 2017, se paga al Concesionario USD120'000.000,00 en calidad de subsidio para restablecer dicho equilibrio.*

Adicionalmente, el cuadro incorporado en este numeral, se lo reubica como anexo 24.

- s. A continuación de la frase *“La Estación de Machachi, se reubicará al sector de “La Remonta”, añádase lo siguiente: en base a la definición del sitio de ubicación, áreas de afectación y diseños definitivos, que serán elaborados por el Concesionario y revisados y aprobados por el Concedente”*
- t. En la Cláusula Quinta, Documentos del Acta, añádase el *“Anexo 24.- Actas de Validación y Negociación.”*

23.2 Las Partes consideran conveniente, incorporar el texto codificado del Acta del Tercer Restablecimiento del Equilibrio Económico – Financiero suscrita el 02 de agosto de 2016, con las aclaraciones citadas en la Cláusula precedente:

“ACTA DE RESTABLECIMIENTO DEL EQUILIBRIO ECONÓMICO – FINANCIERO DEL CONTRATO DE CONCESIÓN RUMICHACA – RIOBAMBA, CELEBRADO ENTRE EL MINISTERIO DE OBRAS



**PÚBLICAS Y COMUNICACIONES (MOP), HOY MINISTERIO DE
TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS (MTO) Y LA
CONCESIONARIA PANAMERICANA VIAL S.A. PANAVIAL...**

CLÁUSULA PRIMERA: ANTECEDENTES.-

- 1.1. *La República del Ecuador, por intermedio del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOP), hoy Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO), celebró con la Concesionaria Panamericana Vial S.A., PANAVIAL, ante la Notaría Primera del cantón Quito, el 30 de octubre de 1996, el Contrato de Concesión para la Rehabilitación, Mantenimiento, Ampliación, Explotación y Administración del grupo de carreteras que comprenden los tramos: Rumichaca-Ibarra-Guayllabamba, ubicadas en las provincias de Carchi, Imbabura y Pichincha; y, Alóag-Latacunga-Ambato-Riobamba, en las provincias de Pichincha, Cotopaxi, Tungurahua y Chimborazo, denominado "el Contrato de Concesión". (Anexo 1)*
- 1.2. *El 27 de marzo de 1998, ante el Notario Vigésimo Sexto del cantón Quito, se suscribió el documento Acuerdo de Aclaraciones y Procedimientos al Contrato de Concesión, denominado "el Acuerdo de Aclaraciones", mediante el cual se incorporaron definiciones y procedimientos de aplicación de las cláusulas del Contrato de Concesión. (Anexo 2).*
- 1.3. *La suscripción de los siguientes contratos adicionales al de Concesión, dieron lugar al cambio de áreas en la Concesión y al incremento en los costos de mantenimiento (Anexo 3):*
 - 1.3.1 *Con fecha 09 de enero de 2006, entre el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones y la Concesionaria Panamericana Vial S.A. PANAVIAL, se suscribió el Contrato Adicional al de Concesión para que realice los estudios y diseños definitivos, las obras de rehabilitación, mejoramiento y ampliación, la operación, explotación y el mantenimiento del Acceso Norte a la ciudad de*

Quito

1.3.2 Con fecha 21 de diciembre de 2006, entre el Concedente y Concesionario se suscribió el Contrato Adicional al de Concesión para los estudios y diseños definitivos, las obras de rehabilitación, mejoramiento y ampliación, la operación, explotación y el mantenimiento del Acceso Sur a la Ciudad de Quito.

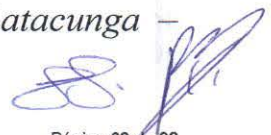
1.3.3 Con fecha 28 de abril de 2008, se suscribió entre el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y la Concesionaria Panamericana Vial S.A. PANAVIAL, el Contrato Adicional al de Concesión para la ampliación de la Autovía Otavalo – Ibarra.

1.3.3.1 Con fecha 26 de julio de 2011, se suscribió entre el Concedente y Concesionaria el Contrato Complementario Otavalo – Ibarra, para el desarrollo de obras adicionales de infraestructura (pasos peatonales para los cantones Ibarra, Antonio Ante y Otavalo; encespado del parterre central; Iluminación del parterre central con cableado subterráneo y postes metálicos, entre otros) y con fecha 17 de agosto de 2011, se suscribió un Contrato Adicional - Modificadorio.

1.3.4 Con fecha 09 de febrero de 2009, se suscribió entre Concedente y Concesionario el Contrato Adicional al de Concesión, para atender la ejecución de obras nuevas, para la ampliación a seis carriles del tramo Jambelí – Latacunga - Ambato, a ejecutarse en 4 Etapas.

1.3.4.1 El 13 de octubre de 2011 se suscribió entre el Concedente y Concesionario el Contrato Adicional - Modificadorio al Contrato Adicional para la ejecución de obras de ampliación del tramo de la Panamericana: Jambelí – Latacunga - Ambato.

1.3.4.2 Con fecha 27 de junio de 2014, se suscribió entre el Concedente y Concesionario la Adenda al Contrato Adicional al de Concesión para la ampliación de la vía Jambelí – Latacunga –



Ambato, mediante la cual se amplía el plazo en 30 días.

1.3.4.3 *Con fecha 18 de julio de 2014, se suscribió entre el Concedente y Concesionario la Adenda al Contrato Adicional al de Concesión, Jambelí-Latacunga-Ambato, mediante la cual se incrementa el monto del Contrato Adicional y se amplía el plazo, en treinta días.*

1.3.4.4 *Con fecha 26 de agosto de 2014, se suscribió entre el Concedente y Concesionario la Adenda al Contrato Adicional al de Concesión, Jambelí-Latacunga-Ambato, mediante la cual se amplía el plazo en sesenta (60) días.*

1.3.4.5 *Con fecha 26 de octubre de 2014, se suscribió entre el Concedente y Concesionario, la Adenda al Contrato Adicional Jambelí – Latacunga – Ambato, a través de la cual se establece como obligación del Concesionario la realización de la ampliación a 6 carriles de la vía Jambelí-Latacunga-Ambato y sus obras conexas.*

1.3.5 *El 03 de septiembre de 2010, se suscribió entre el Concedente y Concesionario el Contrato Adicional al de Concesión, para la ejecución de obras de ampliación a 4 carriles del tramo de la Panamericana: **Colibrí – Pifo – Santa Rosa de Cusubamba.***

1.3.5.1 *El 13 de octubre de 2010, entre el Concedente y el Concesionario se suscribió una Adenda para aclarar el contenido del numeral 3.7 de la Cláusula Tercera del Contrato Adicional de Concesión Colibrí – Pifo – Santa Rosa de Cusubamba, suscrito el 03 de septiembre de 2010.*

1.3.5.2 *El 05 de septiembre de 2012 se suscribió la Adenda al Contrato Adicional Colibrí – Pifo – Santa Rosa de Cusubamba, a través del cual se deja constancia de ciertas modificaciones realizadas al contenido de las estipulaciones de las cláusulas Quinta, Sexta, Séptima, Décima, Décima Segunda, Décima Cuarta*

del referido instrumento.

1.3.5.3 *El 07 de marzo de 2014, se suscribió entre el Concedente y la Concesionaria, la Segunda Adenda al Contrato Adicional suscrito el 03 de septiembre de 2010, a través de la cual se realizan modificaciones técnicas al proyecto Colibrí – Pifo – Santa Rosa de Cusubamba.*

1.3.5.4 *El 29 de mayo de 2014, se suscribió entre las Partes una Adenda aclaratoria con relación a las estipulaciones determinadas en la cláusula Primera, numeral 1.03 de la Adenda suscrita el 07 de marzo de 2014, del proyecto Colibrí – Pifo – Santa Rosa de Cusubamba.*

1.3.5.5 *El 23 de marzo de 2016, se suscribe entre las Partes una Adenda de ampliación de plazo de la vigencia del Contrato Adicional de Concesión Colibrí – Pifo – Santa Rosa de Cusubamba, en noventa (90) días, a partir de la fecha de término del contrato.*

1.3.6 *Con fecha 15 de septiembre de 2010, se suscribió entre el Concedente y Concesionario el Contrato Adicional al de Concesión, para la ejecución de obras de mantenimiento, ampliación, explotación y administración de la infraestructura vial del tramo **Calderón – Guayllabamba Etapa I.***

1.3.6.1 *Con fecha 15 de agosto de 2012 se suscribió la Adenda al Contrato Adicional de Concesión Calderón – Guayllabamba, por medio de la cual, se acordó la realización de obras que complementen el proyecto original.*

1.3.7 *Con fecha 26 de agosto de 2011, se suscribió entre el Concedente y Concesionario el Contrato Adicional al de Concesión para la ejecución de obras de Construcción del **Acceso Norte al Aeropuerto Internacional de Quito y sus Obras Conexas.***



1.3.7.1 Con fecha 04 de marzo de 2013, se suscribió entre el Concedente y el Concesionario la Adenda al Contrato Adicional de Concesión Acceso Norte al Aeropuerto Internacional de Quito, con la finalidad de realizar ciertas modificaciones técnicas relacionadas con el puente atirantado.

1.3.7.2 Con fecha 16 de octubre de 2013, se suscribió entre el Concedente y Concesionario la Adenda al Contrato Adicional Acceso Norte al Aeropuerto Internacional de Quito, con la finalidad de modificar el plazo de ejecución por la variante sobre el río Guayllabamba.

1.3.8 Con fecha 21 de diciembre de 2011, se suscribió entre el Concedente y el Concesionario el Contrato Adicional al de Concesión, para la ejecución de obras de ampliación de La Panamericana Tramo “Y” de Cajas – Inicio de Circunvalación de Otavalo, construcción del Paso Lateral de Ibarra y obras conexas.

1.3.8.1 Con fecha 5 de septiembre de 2012, se suscribió entre el Concedente y la Concesionaria, la Adenda al Contrato Adicional al de Concesión “Y” de Cajas – Inicio de Circunvalación de Otavalo, construcción del Paso Lateral de Ibarra y obras conexas, en la que se deja constancia de ciertas modificaciones que se realizan al contenido de las estipulaciones de las Cláusulas Quinta, Sexta, Séptima, Décima, Décima Segunda, Décima Quinta.

1.3.8.2 Con fecha 04 de enero de 2016, se suscribió entre el Concedente y Concesionaria, la Adenda al Contrato Adicional “Y” de Cajas – Inicio de Circunvalación de Otavalo, construcción del Paso Lateral de Ibarra y obras conexas, a través de la cual se amplía la vigencia del Contrato Adicional en ciento veinte (120) días, a partir del 04 de enero de 2016.

1.3.9 Con fecha 24 de mayo de 2012, se suscribió entre el MTOP y PANAVIAL, el Contrato Adicional al de Concesión Acceso al



Parque Nacional Cotopaxi.

1.3.10 Con fecha 10 de septiembre de 2012, entre el MTOP y PANAVIAL, se suscribió el Contrato Adicional al de Concesión Ibarra – Bolívar –Nuevo Puente Internacional Rumichaca y sus Obras Conexas.

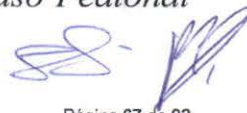
1.3.10.1 Con fecha 12 de junio de 2014, se suscribió entre el Concedente y el Concesionario una adenda aclaratoria al Contrato Adicional de Concesión descrito en el numeral anterior, en el sentido de que los Estudios que ejecute la Concesionaria, serán presentados a la Dirección de Estudios del Transporte por capítulos en sub tramos y/o partes de la obra, para su respectiva aprobación, observando las etapas contenidas en el memorando No. MTOP-DEV-2014-642-ME de 30 de mayo de 2014.

1.3.11 Con fecha 01 de agosto de 2014, se suscribió entre el Concedente y Concesionario el contrato adicional al de Concesión, para la ejecución de obras complementarias en la vía **Calderón – Guayllabamba Etapa II.**

1.3.12.1 Con fecha 09 de febrero de 2015, se suscribió la Adenda al Contrato Adicional de Concesión, entre el Concedente y Concesionaria, para la ejecución de estudios, expropiaciones y trabajos de construcción en el proyecto Calderón – Guayllabamba Etapa II.

1.3.13 El 17 de septiembre de 2014, se suscribió entre el Concedente y Concesionario el Contrato Adicional al de Concesión para la ampliación del Tramo **Tambillo – Colibrí y Construcción del Paso Peatonal de Romerillos.**

1.3.13.1 Con fecha 30 de diciembre de 2014, se suscribió entre el Concedente y Concesionario la Adenda al Contrato Adicional de Concesión Tambillo – Colibrí y Construcción del Paso Peatonal



de Romerillos, para incorporar a las obligaciones de la Concesionaria, los trámites, gestión de expropiación y pago de indemnizaciones a los afectados con el proyecto.

1.3.14 Con fecha 30 de diciembre de 2014, se suscribió entre el MTOP y PANAVIAL el Contrato Adicional al de Concesión, para la ejecución de obras de ampliación del tramo **Ambato – Riobamba**.

1.4. Las Actas de Entrega Recepción de cada una de las Obras ejecutadas con cargo a cada uno de los Contratos Adicionales y sus Adendas, se encuentran referidas en Anexo 4, que forma parte de este Instrumento.

1.5. La Cláusula Vigésima del Contrato de Concesión estipula que: “...el Concedente podrá modificar por razones de interés público las características de la obra y servicios contratados (...) no incluidos en el estudio definitivo realizado por el Concesionario, éste iniciará dichas obras una vez firmado el contrato adicional correspondiente, donde se establecerá entre otras las cantidades, precios unitarios (cuando no estén determinados en la oferta), plazos relacionados con dicha obra y el restablecimiento del equilibrio económico, mediante el siguiente sistema (...) Para restablecer el equilibrio económico se procederá aplicando uno o la combinación de las opciones. UNO. Aumento en el plazo de la etapa de explotación; DOS. Aumento de las tarifas de peaje; y, TRES. Pago al Concesionario con recursos del Estado. El instrumento o combinación de ellos que se utilizará para la compensación, debe ser acordada entre el MOP y el Concesionario (...) lo establecido en esta cláusula no se limitará a obras nuevas, sino que abarcará también a causas como: decisiones administrativas del Estado, causas de fuerza mayor o caso fortuito, situaciones de carácter político y otras causas no imputables al Concesionario...”.

1.6. *La Cláusula Octava del Contrato de Concesión, entre otros aspectos prevé la actualización general de la tarifa por razones macroeconómicas e incrementos de costos que modifiquen sustancialmente el equilibrio económico – financiero del contrato, tales como costos de los derivados de hidrocarburos, costos de financiación, aspectos éstos que no pueden ser controlados directamente por la Concesionaria por lo que se contempló el ajuste de tarifas para adecuarlas a las variaciones producidas y compensar a la Concesionaria los efectos de la modificación de las condiciones generales del contrato.*

1.7. *Mediante oficios No. GG.115.07.PVQ, GG.146.08-PVQ, GG.471.009.PV-Q, de 19 de junio de 2007, 01 de abril de 2008, 06 de octubre de 2009, respectivamente, (Anexo 5), la Concesionaria Panavial ha venido solicitando del MTOP el reconocimiento de los incrementos producidos en los costos de los hidrocarburos.*

Este particular ha sido analizado por la Contraloría General del Estado y en su informe DIAPA-0012-2011, noviembre de 2011, y recomendó a la máxima autoridad del MTOP, disponga a la Subsecretaría de Delegaciones y Concesiones del Transporte, que de conformidad con lo que establece la cláusula Octava del Contrato de Concesión, analice la incidencia del incremento de costos del asfalto en los rubros en los que interviene, como: reciclado de base, carpeta asfáltica de varios espesores; y, sello asfáltico, y de ser el caso acuerde el nuevo restablecimiento del equilibrio económico – financiero de la Concesión. (Anexo 6).

1.8. *Los numerales 3.1.6, 3.1.7, 3.1.8, 4.1.2.1, 4.2.3, 4.2.4, 4.2.5, 4.3, del Acuerdo de Aclaraciones, establecen los fundamentos para que el Concesionario solicite y obtenga del Concedente el Restablecimiento del Equilibrio Económico del Contrato de Concesión, en cualquier momento en que se produzca alteración por eventos de fuerza mayor o caso fortuito, actos de autoridad,*



modificaciones de obras y servicios, por razones de interés público.

- 1.9.** *La Contraloría General del Estado en los informes DIAPA-038-2007 y DIAPA-0012-2011, luego de los exámenes especiales de ingeniería practicados al Contrato de Concesión, recomendó a la máxima autoridad del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, disponga a la Subsecretaría de Delegaciones y Concesiones conjuntamente con la empresa Concesionaria, se realice y se presente para su celebración un nuevo Restablecimiento del Equilibrio Económico – Financiero. Para ello se deberán analizar entre otros aspectos, la tarifa dispuesta por las autoridades, incrementos en recaudo de peaje por aumento del TPD, incremento de costos operativos (mayor área concesionada, incremento de personal y gastos administrativos). (Anexo 6).*

De igual manera, la Contraloría recomendó que en forma previa al nuevo Restablecimiento del Equilibrio Económico Financiero de la Concesión, deberán definirse los compromisos que debe asumir el Ministerio, debiendo fijar las respectivas partidas presupuestarias; estudiar la posibilidad de entregar a la concesionaria la responsabilidad del sistema de control de pesos y medidas de los vehículos de transporte pesado, a fin de cuidar y salvaguardar la estructura de la vía concesionada. (Anexo 6).

Otro aspecto observado por la Contraloría para que el MTOP considere la celebración de un nuevo restablecimiento es que el Concesionario obtenga ingresos generados por la exclusividad de la explotación de la publicidad. (Anexo 6).

La Contraloría General del Estado, en igual forma ha requerido a la máxima autoridad del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, proceda al fortalecimiento de la Subsecretaría de Delegaciones y Concesiones del Transporte en todas las áreas



técnica, legal, económica - financiera, para que cuente con un Equipo Multidisciplinario que permita realizar las actividades de supervisión al Contrato de Concesión en forma oportuna. (Anexo 6).

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 92 de la Ley Orgánica de la Contraloría General del Estado, las recomendaciones emitidas por este Ente de Control, deben ser aplicadas de manera inmediata y con el carácter de obligatorio por la Entidad examinada.

- 1.10.** *Mediante oficio No. GG.095.2016.PV-Q de 24 de febrero de 2016, PANAVAL solicitó al Subsecretario de Delegaciones y Concesiones del Transporte, una audiencia con la finalidad de tratar varios temas de importancia relacionados con la Concesión Rumichaca – Riobamba, requerimiento que es atendido llevándose a efecto varias mesas de trabajo a partir del 09 de marzo de 2016, entre las áreas técnica, legal, económica – financiera de la Subsecretaría de Delegaciones y Concesiones del Transporte del MTOP con la Concesionaria. (Anexo 7).*

Como parte del análisis realizado entre el MTOP y PANAVAL, se concilió los rubros a ser incluidos en el modelo matemático de equilibrio para determinar el monto adeudado por el MTOP por concepto de desequilibrio económico. (Anexo 24).

De igual manera en las mesas de trabajo dentro del ámbito técnico, se analizó sobre la Priorización de las obras a realizarse, al igual que sobre la ejecución de obras emergentes en tramos de ampliación y que en algunos casos han sufrido retrasos debido al proceso de expropiación y reubicación de servicios a cargo de los GADs Municipales; sobre el tratamiento de taludes en algunos tramos; la necesidad de la contratación de Supervisión para los diferentes proyectos.



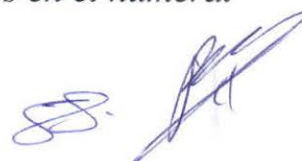
1.11. *El Concedente luego de las reuniones de trabajo mantenidas conjuntamente con el Concesionario durante los meses de abril a julio de 2016, en las que se analizaron los aspectos técnicos, legales y económico – financieros, determinan que los eventos que de una u otra manera alteraron el equilibrio económico – financiero del Contrato de Concesión, entre otros, son los que se señalan a continuación:*

- *Modificación de las características del proyecto por razones de interés público.*
- *Circulación de vehículos con exceso de los límites de pesos y medidas reglamentarios, provocan deterioro prematuro de la carpeta asfáltica.*
- *Reformas a la Ley de Régimen Tributario Interno*
 - *Anticipo Mínimo del Impuesto a la Renta*
 - *Impuesto al Valor Agregado (IVA)*
 - *Impuesto a la Salida de Divisas (ISD)*
 - *Variación Impuesto Municipal sobre activos.*
- *Modificación de la Normativa Laboral*
 - *Incrementos del Salario Mínimo*
 - *Incremento del Salario Sectorial de Choferes.*
 - *Pago obligatorio del Desahucio.*
- *Derogatoria Título III del Reglamento Sustitutivo al Reglamento General a la Ley de Modernización del Estado.*
- *Reforma al Reglamento de Señalización*
- *Derogatoria normativa que permitía a la Concesionaria la explotación de publicidad.*
- *Disposición de no cobro de peaje en días festivos y otros.*
- *No cobro de tarifa de equilibrio*
- *Fijación de tarifa de peaje en (\$1,00)*

- *Establecimiento de Tarifa Diferenciada Usuarios Locales y Frecuentes*
- *Existencia de by-pass (utilizados para la evasión de peaje).*
- *Modificación de las categorías de vehículos pesados*
- *Incremento del costo de los derivados de hidrocarburos hasta 2008*
- *Nuevas inversiones para obras adicionales*

1.12. *El Ministerio de Transporte y Obras Públicas contrató con la firma PWC Asesores Empresariales Cia. Ltda.", el 27 de julio de 2016, una consultoría para la "Revisión Económica Financiera para el Re Cálculo de la Rentabilidad del Contrato de Concesión otorgada a Panavial S.A.", como un apoyo a dicha Institución, con la finalidad de verificar que los parámetros, análisis y resultados dentro del proceso de negociación del REEF correspondan a lo establecido contractualmente.*

1.13. *La Concesionaria mediante oficio No. GG.335.2016.PV-Q de 28 de julio de 2016, solicita al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, en su calidad de Representante del Concedente, el Restablecimiento del Equilibrio Económico – Financiero del Contrato de Concesión, al amparo de lo establecido en los numerales 3.1.7, 3.1.8 y 4.3.3.1 del Acuerdo de Aclaraciones y Procedimientos, seleccionando además como mecanismo de compensación la aplicación en forma combinada de las siguientes opciones: **UNO:** Aumento en el Plazo de la Etapa de Explotación; **DOS:** Aumento de las Tarifas de Peaje; acompañando los documentos sustentatorios que justifican el pedido, así como el nuevo modelo matemático que demuestra en forma concreta y directa la alteración del equilibrio económico financiero, como resultado de los eventos descritos en el numeral anterior. (Anexo 9).*



- 1.14.** *Mediante Acta suscrita el 29 de julio de 2016, la Subsecretaría de Delegaciones y Concesiones del Transporte, recibió los productos del Examen de Ingeniería relacionado con la elaboración de informes estadísticos para la verificación de cantidades de obra por rubros de la vía Panamericana (Rumichaca-Riobamba) del Contrato de Concesión suscrito entre el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y la empresa Panamericana Vial S.A. PANAVIAL, Acta con la cual se constató la medición presentada por el concesionario y el estudio realizado. (Anexo 10).*
- 1.15.** *Con oficio No. MTOP-DM-16-REEF-1-OF de 2 de agosto de 2016, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, como resultado de las reuniones y mesas de trabajo mantenidas entre Concedente y Concesionario en las áreas técnica, legal, económica – financiera, y en observancia a las recomendaciones formuladas por la Contraloría General del Estado, atendiendo la solicitud del Concesionario, reconoce el derecho del Concesionario a obtener el Restablecimiento del Equilibrio Económico – Financiero del Contrato de Concesión, y resuelve aplicar como mecanismo de compensación en forma combinada las siguientes opciones: **UNO:** Aumento de las Tarifas de Peaje; **DOS:** Aumento en el Plazo de la Etapa de Explotación y **TRES:** Pago al Concesionario con Recursos del Estado, en base al informe presentado por la Subsecretaría de Delegaciones y Concesiones del Transporte mediante Memorando No. MTOP-SDCT-16-REEF-3-OF de fecha 01 de agosto de 2016, y que forma parte habilitante de este instrumento. (Anexo 11).*

SEGUNDA.- DETERMINACIÓN DEL MONTO DE LA DEUDA.-

- 2.1.** *Luego del análisis realizado a los documentos presentados por el Concesionario, se conciliaron los valores a incorporarse en el Modelo Matemático como consta a continuación:*



2.1.1. TRÁFICO.-

Se registra el tráfico efectivo que ha pasado por las estaciones de peaje y que ha sido reportado por la Concesionaria, en forma diaria al MTOP.

2.1.2. RECAUDO.-

Se registra el recaudo realizado en las diferentes estaciones de peaje de los vehículos que han transitado por cada una de ellas, con la tarifa por categoría autorizada por el MTOP.

2.1.3. GASTOS OPERATIVOS.-

Se han incorporado los valores presentados en el Segundo Restablecimiento del Equilibrio Económico - Financiero hasta el primer semestre del año 2004, y a partir del segundo semestre del 2004 se han registrado los siguientes valores:

2.1.3.1. Transporte de Valores.- *Se aplica el porcentaje contractual de los valores recaudados que responde a la tasa ofertada.*

2.1.3.2. Gastos Operativos y de Administración.- *Se registran los puestos de trabajo tanto administrativos como operativos vigentes en la Concesionaria para cada uno de los períodos, valorados con los costos unitarios de Oferta y actualizados a valores corrientes con el factor de actualización contractual. Los gastos de movilización y los gastos generales se incluyeron manteniendo los costos unitarios de Oferta, por puestos de trabajo.*

2.1.3.3. Renovación de Equipamiento de Estaciones de Peaje.- *Se considera que los equipos de las estaciones de peaje deben*



renovarse cada cinco (5) años a partir de la fecha de apertura de cada estación, respetando los costos de cada estación que fueron consignados en la Oferta.

2.1.3.4. Supervisión del MTOP.- *Se registran los valores que han sido consignados al MTOP de acuerdo a lo estipulado en el Contrato de Concesión.*

2.1.3.5. Seguro de cumplimiento de Contrato.- *Se registran los valores presentados en la Oferta actualizados con el factor de actualización contractual.*

2.1.3.6. Publicidad.- *Se registran los valores pagados por la Concesionaria, a solicitud del MTOP.*

2.1.3.7. Mantenimiento Periódico y Rutinario.- *Se registran los valores consignados en las planillas de mantenimiento que han sido aprobadas por el MTOP.*

2.1.3.8. Contribución al Colegio de Ingenieros.- *Se consideró los valores pagados hasta cuando ésta contribución estuvo vigente esto es hasta el 04 de agosto de 2008.*

2.1.3.9. Seguro de Usuarios contra Terceros – Responsabilidad Civil.- *Se ha consignado los valores de Oferta, actualizados con el factor de actualización contractual.*

2.1.3.10. Expropiaciones.- *Se han incluido los valores pagados por expropiación para la construcción de las estaciones de peaje y cuyos predios han sido transferidos a nombre el Estado ecuatoriano.*

2.1.4. INVERSIONES.-

Se registraron los valores invertidos en las siguientes actividades:

2.1.4.1. Rehabilitación.- Hasta diciembre del 2003 se incluyeron las cantidades de valores aprobados por el MTOP mediante el Acta de Constatación de Cantidades de Obra ejecutadas hasta diciembre de 2003, suscrita en julio del 2004. Para el año 2004, se registró las cantidades y valores aprobados por el MTOP mediante el Acta de Constatación de Cantidades de Obra ejecutada en el año 2004, suscrita en abril de 2005. Y desde el año 2005 hasta el año 2008 se incluyeron las cantidades y valores que constan en las planillas semestrales de inversión supervisada y aprobada por el MTOP.

2.1.4.2. Construcción de Estaciones de Peaje.- Se ha considerado los valores de Oferta en las fechas de construcción de cada estación de peaje.

2.1.4.3. Obras de Rehabilitación del Contrato Acceso Norte a Quito.- Se registran los trabajos ejecutados que constan en la planilla de rehabilitación supervisada y aprobada por el MTOP.

2.1.4.4. Inversión no contemplada por el incremento en precios de asfalto.- Se registra la compensación por incremento del precio del componente asfalto AP-3 y RC-250 desde el primer semestre del año 2000 hasta el segundo semestre del año 2008, en función de las cantidades de obras ejecutadas y aprobadas por el MTOP.

TECERA.- CONSIDERACIONES ACORDADAS POR LAS PARTES.-

3.1. Liquidación por Obras Adicionales

- En la solicitud del Tercer Restablecimiento del Equilibrio Económico el Concesionario presentó un valor adeudado por el MTOP por concepto de Obras Adicionales de USD311'688.841,00



que incluye estudios, expropiaciones, trabajos, reajustes de precios a julio de 2016, anticipos, descuentos por Ley de Escalafón y Ley de Contratación Pública, cuyo detalle se presenta en (Anexo 12). De los valores adeudados a la Concesionaria, se descontará los fondos por expropiación no utilizados, los anticipos por devengar de obra y los anticipos no entregados previstos en los contratos adicionales que suman USD180'884.772,49, incluyendo los reajustes calculados a favor del Estado sobre el valor de los anticipos no devengados.

La liquidación económica y la terminación por Mutuo Acuerdo de los Contratos Adicionales se realizarán en un plazo máximo de sesenta (60) días contados a partir de la suscripción de esta Acta. Por su parte el MTOP cancelará los valores resultantes de cada liquidación al Concesionario con recursos fiscales en un plazo de noventa (90) días contados a partir de la suscripción de la presente Acta. Esta liquidación contemplará la liquidación de reajuste de precios de las obras adicionales y de rehabilitación ejecutadas. Los plazos estipulados en esta cláusula, podrán ser prorrogables por circunstancias acordadas por las Partes.

3.2. Deuda por desequilibrio económico

- Para el cálculo del desequilibrio económico se elaboró el Modelo Matemático 1 que corre desde el inicio del Contrato de Concesión hasta el primer semestre del año 2016.*
- El Contrato de Concesión establece que el riesgo del tráfico es del Concesionario, por lo tanto para el cálculo de la deuda por tarifa se debería usar la proyección de tráfico que fue publicada por el MTOP en las Bases de Licitación, sin embargo el Concesionario accedió a usar el tráfico efectivo que ha pasado por las Estaciones de Peaje. Este acuerdo representa un beneficio a favor del proyecto de USD80'411.289,00 en valores corrientes desde el año 2001 en que se inició el recaudo, hasta el primer semestre del 2016.*



- La TIR contractual es del 18.84%, sin embargo en la solicitud del Tercer Restablecimiento del Equilibrio Económico – Financiero se calculó la deuda por desequilibrio económico (Modelo Matemático 1) con una TIR del 14%, luego de la negociación realizada entre el MTOP y el Concesionario se acordó recalcular la deuda con una TIR del 12,98%. Esta variación implicó un beneficio para el MTOP de US\$ 49'031.479,00. Como se menciona en el primer punto el Modelo Matemático 1 corre desde el año 1996, por consiguiente la TIR del 12,98%, que fue aceptada por el Concesionario, se aplica desde el inicio del Contrato de Concesión. (Anexo 24).

NO EROGACIÓN DE RECURSOS FISCALES

CONCEPTO	VALOR
Por aplicación de Tráfico Efectivo	US\$ 80.411.289
Rebaja de la TIR del 14% al 12.98%	US\$ 49.031.479
Total	US\$ 129.442.768

- Desequilibrio en la operación, explotación y mantenimiento de la Concesión.- Sobre la base de las consideraciones acordadas, el valor de deuda obtenido de la evaluación financiera calculada a través del Modelo Matemático No. 1, es de USD 283'059,332.00, cuyo respaldo se presenta como Anexo 13.
- 3.3. Modelo Matemático - Financiero (Modelo Matemático 2) para la ampliación del plazo de la Concesión y la inversión del USD1.100 millones de dólares.
- Con el objetivo de compensar el saldo de la deuda por desequilibrio económico – financiero hasta junio de 2016 y realizar una inversión en Obras Nuevas por USD 1,100 millones se desarrolla el Modelo Matemático 2 que corre a partir del segundo semestre del año 2016 hasta el año 2048.

- *En el Modelo Matemático que se anexó a la solicitud del Tercer Restablecimiento del Equilibrio Económico – Financiero se consideró que el MTOP debía pagar a la Concesionaria un PPD anual de USD90.000.000 (Valor constante al año 2016) a partir del año 2026 hasta el final de la Concesión, cuya suma con valores actualizados con el IPC y traídos a valor presente con una tasa de descuento del 10% es de USD546.110.117,00. En el proceso de negociación se acordó reducir el PPD a cero, es decir la Concesionaria aceptó correr el Modelo Matemático 2 colocando cero en la línea del PPD. (Anexo 24).*
- *En el Modelo Matemático 2 presentado en la solicitud del Tercer Restablecimiento del Equilibrio Económico – Financiero se consideró la tarifa de peaje bajo el esquema publicado por el MTOP en los pliegos de la Licitación del Proyecto Río Siete - Huaquillas, luego del proceso de negociación se acordó que se usaría la tarifa de peaje dispuesta por el MTOP, con el objeto de unificar una tarifa de peaje a nivel nacional. El cambio de tarifa implica una reducción en el recaudo, con respecto a la propuesta presentada por la Concesionaria, cuya suma traída a valor presente con una tasa de descuento del 10% asciende a USD314'013.094,00. (Anexo 24).*
- *En la solicitud del Tercer Restablecimiento del Equilibrio Económico – Financiero se planteó como fecha de partida de la nueva tarifa de peaje el 1 de Octubre del 2016, sin embargo luego de la negociación se acordó que la implementación del cambio tarifario se realizará el 01 de Julio de 2017. Este cambio de fecha implica un efecto de reducción en el recaudo de USD24'026.245,00 en valores corrientes, reducción que es asumida por el Concesionario a través de la disminución de la Tasa Interna de Retorno en el proceso de negociación. (Anexo 24).*
- *En el Modelo Matemático 2, presentado como propuesta ajunto a la solicitud del Tercer Restablecimiento del Equilibrio Económico – Financiero se planteó un equilibrio económico que arrojaba un TIR*

Proyecto del 17,57%, como consecuencia de los acuerdos descritos en los puntos anteriores, se corrió el nuevo Modelo Matemático 2, llegando al equilibrio económico – financiero para la ampliación del Contrato de Concesión mediante esta Acta de Restablecimiento con una TIR de Proyecto del 12,94% en términos reales. (Anexo 24).

3.4 Inversión para Obra Nueva.-

El Concesionario se compromete a ejecutar Obras Nuevas por USD1.100'000.000,00 (UN MIL CIEN MILLONES DE DÓLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA), en valores corrientes que incluye IVA, en un plazo de 5 años y 9 meses, de acuerdo al Detalle (Anexo 15) y Programación (Anexo 16), que se adjuntan a la presente Acta de Restablecimiento.

Los trabajos se organizarán para garantizar el cumplimiento de los montos de inversión previstos anualmente, quedando a criterio de Concesionario la implementación del número de frentes, turnos y jornadas de trabajo para cumplir este objetivo.

Las obras nuevas se ejecutarán sobre la base de los Estudios realizados, cuyo detalle consta en el Anexo 17, los cuales deberán ser aprobados por el Concedente hasta el 30 de septiembre de 2016 y previo el inicio de las obras.

El alcance de los trabajos y la programación podrán ser ajustadas de mutuo acuerdo entre las Partes.

3.5 Tramos de la Concesión.-

3.5.1 Tramos considerados para Mantenimiento dentro de la Concesión.-



LONGITUDES Y AREAS ACTUALES Y FUTURAS					
	TRAMO	ALCANCE ACTUAL 2016		ALCANCE FUTURO	
		LONGITUD (km)	AREA (m2)	LONGITUD (km)	AREA (m2)
1N	Rumichaca - Bolivar	64,56	693.584,14	64,56	783.995,27
2N	Bolivar - Ibarra	66,68	668.940,96	55,07	968.412,00
3N	Paso lateral de Ibarra			10,92	413.917,24
	Ibarra - Otavalo	18,86	467.728,00	17,36	459.526,00
	Otavalo - Cajas	16,27	449.190,00	16,10	496.010,96
4N	Cajas- Cayambe- Cusubamba- Guayllabamba	47,64	543.118,80	47,64	546.930,00
5N	Cajas-Tabacundo- Guayllabamba	43,34	476.773,00	37,45	399.000,00
6N	Calderon- Guayllabamba	18,40	337.345,00	18,40	376.649,83
	Collas - Aeropuerto de Quito	11,65	216.690,00	11,65	245.074,80
	Colector de Alpachaca			4,35	98.310,00
CPC	Colibri- Pifo- Tababela	59,06	1.176.567,00	29,11	702.835,00
ASQ	Colibri-Tambillo- Aloag; Santa Rosa-Tambillo	31,45	644.338,90	29,40	771.578,19
1S	Aloag- Pte. Jambeli	12,64	325.090,94	12,64	333.118,85
2S	Pte. Jambeli- Latacunga- Yambo	105,85	2.771.007,65	67,44	2.291.273,23
3S	Yambo - Ambato	11,22	199.066,25	9,86	288.898,00
	Ambato - Riobamba	45,46	540.965,00	45,50	1.024.779,50
	TOTAL	553,09	9.510.405,64	477,46	10.200.308,87

3.5.2. Tramos no considerados para Mantenimiento a excluirse de la Concesión con la firma del Acta.-

TRAMOS A EXCLUIR DE LA CONCESION II SEMESTRE 2016					
TRAMO	ABSCISA INICIO	ABSCISA FIN	LONGITUD m	AREA m2	AÑO PREVISTO
Cayambe - Y de Tabacundo	45+200	51+090	5,890	65.379,00	2,016
Cusubamba- Tababela	213+440	235+900	22,460	259.175,00	2,016
Intercambiador La Isla - Pifo - Redondel Baeza	22+985	27+825	4,840	122.540,00	2,016
Paso urbano de Palugo	21+400	24+050	2,650	30.607,50	2,016
Iniap - Santa Rosa	0+000	4+000	4,000	75.200,00	2,016
Acceso al Cotopaxi	0+000	13+000	13,000	122.850,00	2,016
Paso urbano de Lasso	0+000	4+410	4,410	48.510,00	2,016
Pasos urbanos entre Intercambiador Latacunga - Intercambiador Salcedo - Panzaleo	0+000	20+852	20,852	412.147,10	2,016
Acceso al Aeropuerto de Cotopaxi	0+000	1+640	1,640	32.308,00	2,016
Total			79,742	1168,717	

3.5.3. Tramos a excluirse en fechas posteriores.

TRAMOS A EXCLUIR DE LA CONCESION POSTERIOR					
TRAMO	ABSCISA INICIO	ABSCISA FIN	LONGITUD	AREA m2	AÑO PREVISTO
Cañaveral - Pte. Tahuando Norte	117+280	128+890	11,610	146,286	2,035
La Florida - Chorlavi	133+400	134+900	1,500	39,900	2,035
Paso Urbano de San Andrés	436+600	437+920	1,320	19,800	2,021
Total			14,430	205,986	

El Ministerio de Transporte y Obras Públicas se reserva el derecho de no excluir los tramos referidos en los numerales 3.5.2 y 3.5.3, mediante la expedición del correspondiente acto administrativo que establecerá el tiempo y alcance del mantenimiento a realizarse, así como el mecanismo de compensación definido contractualmente a favor de la Concesionaria.

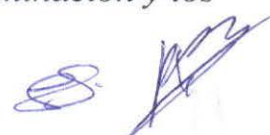
Estos tramos se excluyen amparados en lo establecido en las Bases de Licitación que señalan que "Las longitudes de los tramos de carreteras comienzan en donde termina el límite urbano de las capitales provinciales y terminan en el límite urbano de la próxima capital, por lo tanto no están incluidos los tramos urbanos dentro de la concesión".

3.5.4 Tramos que no están considerados en el Tercer Reequilibrio Económico-Financiero.

- Paso Lateral Occidental de Tulcán
- Paso Urbano de Otavalo
- Paso Urbano de Cayambe
- Paso Lateral de Ambato

3.6. Programa de Mantenimiento.-

Los programas de Mantenimiento considerados para este restablecimiento corresponden a los Tramos detallados en el cuadro 3.5.1 a partir de la suscripción de la presente Acta y los tramos detallados en el cuadro 3.5.3 a partir de las fechas indicadas en el mismo. No se contempla la instalación, operación y mantenimiento de los sistemas de iluminación en todo el corredor vial. De ser necesario el MTOP establecerá los tramos viales que requieran iluminación y los contratará.

El Mantenimiento Rutinario se estructura sobre la base de las condiciones contractuales, considerando el alcance de la intervención en los diferentes tramos de la concesión, para vías de circulación a 2, 4, 6 y 8 carriles conforme Anexo 18.

El Mantenimiento Periódico, detallado en Anexo 19 se determina sobre la base del Inventario de los Elementos de la Vía Concesionada detallados en Anexo 20 y el Estudio de Gestión de Pavimentos que se incorpora como Anexo 21.

CUARTA.- RESTABLECIMIENTO.-

El Concedente basado en lo establecido en los instrumentos contractuales y en las recomendaciones formuladas por la Contraloría General del Estado, luego de los exámenes de ingeniería practicados al Contrato de Concesión, reconoce el derecho del Concesionario a que se le restablezca el equilibrio económico – financiero que se alteró por la ocurrencia de varios eventos ajenos al Concesionario; en consecuencia las Partes acuerdan en lo siguiente:

4.1. Obras Adicionales: *El saldo adeudado por Obras Adicionales con corte a julio del 2016, será pagado al Concesionario con recursos fiscales, previa liquidación económica en el plazo de noventa (90) días, los mismos que pueden ser prorrogables por circunstancias acordadas por las partes, una vez suscrita la presente Acta de Restablecimiento del Equilibrio Económico – Financiero al Contrato de Concesión.*

4.2. Desequilibrio en la operación, explotación y mantenimiento de la Concesión y financiamiento por Obras Nuevas.- *Para el Restablecimiento del Equilibrio Económico – Financiero del Contrato de Concesión, por la deuda debido al desequilibrio de USD283'059.332,00 generado hasta junio del 2016 y por la inversión de Obra Nueva correspondiente a USD1.100'000.000,00, a ejecutarse a partir del mes de octubre de 2016, se acuerda que el Concedente*



compense al Concesionario al amparo de lo establecido en el numeral 4.3.3.1. del Acuerdo de Aclaraciones y Procedimientos, a efectos de obtener una estructura financiera con niveles de cobertura que garantice que sea bancable, la cual deberá concretarse mediante un Cierre Financiero en un plazo de 12 meses, contados a partir de la suscripción del Contrato Adicional - Modificadorio.

4.2.1. UNO: Aumento de la tarifa de peaje.- El MTOP determina como tarifa de peaje de partida para el flujo del año 2017 (julio del 2017), el valor de USD1,50 para vehículos livianos, afectada por un factor multiplicador proporcional al número de ejes para el resto de categorías.

La tarifa se ajusta progresivamente cada año hasta llegar a USD3,00 en el año 2029, conforme el siguiente detalle:

TARIFA DISPUESTA POR EL MTOP		
AÑOS	Tarifa Base Livianos a Inicio de Año	Forma de Actualización conforme a lo dispuesto por el MTOP
2016	\$ 1,00	Actualización progresiva entre \$1.50 y \$3.0
2017 (Jul)	\$ 1,50	
2018	\$ 1,50	
2019	\$ 1,50	
2020	\$ 1,60	
2021	\$ 1,80	
2022	\$ 2,30	
2023	\$ 2,40	
2024	\$ 2,50	
2025	\$ 2,60	
2026	\$ 2,70	
2027	\$ 2,80	
2028	\$ 2,90	
2029	\$ 3,00	

TARIFA DISPUESTA POR EL MTOP		
AÑOS	Tarifa Base Livianos a Inicio de Año	Forma de Actualización conforme a lo dispuesto por el MTOP
2030	\$ 3,10	Actualización por IPC, tarifa de partida es \$3.00 (Se aplica el IPC del inmediato año anterior) Inflación proyectada 3.30% anual
2031	\$ 3,20	
2032	\$ 3,31	
2033	\$ 3,42	
2034	\$ 3,53	
2035	\$ 3,65	
2036	\$ 3,77	
2037	\$ 3,89	
2038	\$ 4,02	
2039	\$ 4,15	
2040	\$ 4,29	
2041	\$ 4,43	
2042	\$ 4,58	
2043	\$ 4,73	
2044	\$ 4,89	
2045	\$ 5,05	

2046	\$	5,22
2047	\$	5,39
2048	\$	5,57

A partir del año 2030 la tarifa se actualizará cada año a través del IPC publicado por el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC), que se ha estimado en 3,30% anual.

4.2.2 DOS: *Aumento en el plazo de la Etapa de Explotación.-*

Se amplía el plazo de vigencia del Contrato de Concesión Rumichaca – Riobamba, por 30 años, contados a partir del 13 de julio de 2018.

4.2.3 TRES: *Pago al Concesionario con Recursos del Estado.-*

“Para compensar al Concesionario por el desequilibrio económico del Contrato de Concesión, exclusivamente con ampliación del plazo, la tarifa de peaje de equilibrio es de USD4,03 para vehículos livianos; por lo que, para aplicar las tarifas bases establecidas en la Cláusula 4.2.1 de la presente Acta determinadas por el MTOP a partir de 01 de julio de 2017, se paga al Concesionario USD120'000.000,00 en calidad de subsidio para restablecer dicho equilibrio.

El saldo de la deuda por desequilibrio económico USD \$ 163'059,332.00 será recuperado por el Concesionario mediante los flujos futuros que se generen en el nuevo plazo de concesión a 30 años, determinado en esta Acta de Restablecimiento.

4.3.- Tarifa de Peaje.-

El MTOP cede los derechos de recaudo de peaje al Concesionario como retribución económica.

Se considera como tarifa de peaje de partida para el flujo del año 2017 (julio de 2017) el valor de US\$1,50 para vehículos livianos, afectada por un factor multiplicador proporcional al número de ejes para el resto de categorías. El Concesionario iniciará el cobro de la tarifa de USD1,50 a partir del 01 de julio de 2017. La tarifa se ajustará progresivamente cada año hasta llegar a USD3,00 en el año 2029.

A partir del año 2030 la tarifa se actualizará cada año a través del IPC publicado por el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC), que se ha estimado en 3,30% anual.

En el caso de que el Concedente no autorice el cobro de la tarifa de peaje de USD1,50 a partir de julio de 2017, se tramitará un nuevo restablecimiento, en el que se establecerá una reprogramación de actividades y el alcance de las mismas.

4.4. Proyección del Tráfico.-

La proyección del tráfico está determinada sobre la base de los Estudios que se presentan en Anexo 22.

4.5 Apertura de dos estaciones de peaje adicionales y reubicación de la Estación de Peaje de Machachi:

<i>Estación de Peaje</i>	<i>Fecha de Apertura</i>
<i>Estación Píntag</i>	<i>1-julio-2017</i>
<i>Estación Oyambarillo</i>	<i>1-julio-2017</i>
<i>Estación La Remonta</i>	<i>1-enero-2019</i>

La Estación de Machachi, se reubicará al sector de la “La Remonta”, en base a la definición del sitio de ubicación, áreas de afectación y diseños definitivos, que serán elaborados por el Concesionario y revisados y aprobados por el Concedente.

En el caso de que no se pueda instalar y/o cobrar el peaje en las nuevas estaciones en las fechas previstas, se tramitará un nuevo restablecimiento, en el que se establecerá una reprogramación de actividades y el alcance de las mismas.

4.6 Expropiaciones.-

Las Partes convienen que el Concedente cubrirá los costos que demande el desarrollo del proceso de expropiación de los predios necesarios para la ejecución de obras nuevas, y se encargará directamente de la gestión predial en los componentes técnico y legal.

4.7 Reubicación de Servicios Públicos o Privados.-

Para el traslado, reubicación o reposición de las redes públicas o privadas tales como: alcantarillado, agua potable, canales de riego, oleoducto, telefonía, servicio eléctrico, alumbrado público, fibra óptica, televisión por cable, entre otras, que se encuentren dentro del área de ejecución del proyecto, la Concesionaria notificará al Administrador del Contrato (Subsecretario de Delegaciones y Concesiones del Transporte), para que éste gestione ante el titular de dichas redes su traslado, reubicación o reposición, de tal forma que no afecte el Programa de Actividades por Hitos.

Los costos de traslado de redes los asumirá la entidad pública o privada titular de las mismas cuando corresponda. Para el efecto el Administrador del Contrato (Subsecretario de Delegaciones y Concesiones del Transporte), informará a los titulares de las redes sobre la pertinencia de trasladar, reubicar o reponer las mismas, y sobre la obligación que tienen de hacerlo, para lo que se suscribirán entre el Administrador y Operador de estas redes, las respectivas actas, en donde se determine el plazo para su traslado, reubicación o reposición y obligaciones de las Partes. Una copia de estas Actas



deberá ser remitida a la Concesionaria para su conocimiento dentro de un plazo máximo de tres (3) días de suscritas.

En el caso de que los titulares de las operadoras de las redes, sean públicas o privadas, no inicien el traslado o la reubicación de las mismas, en un plazo máximo de quince (15) días de formulado el requerimiento por parte de la Concesionaria a través del Administrador o no completen tales trabajos, en el plazo establecido, así como en el caso de que ante la referida petición de la Concesionaria el Administrador del Contrato (Subsecretaría de Delegaciones y Concesiones del Transporte) no concrete la suscripción del Acta con el Operador de la Red en un plazo máximo de quince (15) días, la Concesionaria procederá al traslado, reubicación o reposición de tales servicios, cuyos gastos estarán a cargo del Concedente de los fondos previstos en el fideicomiso público.

Para la ejecución de los trabajos por parte de la Concesionaria, el Administrador del Contrato (Subsecretaría de Delegaciones y Concesiones del Transporte), emitirá la correspondiente orden de trabajo con la aprobación de un presupuesto estimado que incluirá el costo de los estudios, presentado por la Supervisión.

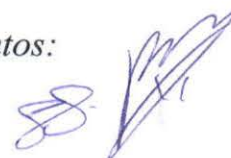
4.8 Estipulaciones a incorporarse en la estructura del Contrato de Concesión Rumichaca – Riobamba.-

Las Partes convienen en incorporar en la estructura del Contrato de Concesión vigente, mediante un Contrato Adicional - Modificatorio, las estipulaciones constantes en el Anexo 23, que forma parte habilitante de esta Acta de Restablecimiento del Equilibrio Económico - Financiero.

QUINTA.- DOCUMENTOS DEL ACTA DE RESTABLECIMIENTO.-

Forman parte de la presente Acta los siguientes documentos:

Anexo 1.- Contrato de Concesión



- Anexo 2.- Acuerdo de Aclaraciones y Procedimientos*
- Anexo 3.- Contratos Adicionales*
- Anexo 4.- Actas de Entrega – Recepción Obras Contratos Adicionales*
- Anexo 5.- Oficios de solicitud reconocimiento Incremento Costo Hidrocarburos, por parte de Panavial.*
- Anexo 6.- Informes Contraloría General del Estado*
- Anexo 7.- Oficios de solicitud de audiencia para tratar temas relacionados con la Concesión Rumichaca – Riobamba, por parte de Panavial.*
- Anexo 8.- Eventos que alteraron el Equilibrio Económico - Financiero*
- Anexo 9.- Oficio GG.335.2016.PV-Q de 28 de julio de 2016, de solicitud de Restablecimiento por Panavial.*
- Anexo 10.- Examen de Ingeniería Practicado al Contrato.*
- Anexo 11.- Oficios MTOP-DM-16-REEF-1-OF de 02 de agosto de 2016 y MTOP-SDCT-16-REEF-3-OF de 01 de agosto de 2016.*
- Anexo 12.- Detalle de valores adeudados por Obras Adicionales*
- Anexo 13.- Modelo Matemático para la determinación del monto de la deuda por desequilibrio económico (Modelo Matemático # 1).*
- Anexo 14.- Modelo Matemático 2 para el Tercer Restablecimiento del Equilibrio Económico – Financiero del Contrato de Concesión.*
- Anexo 15.- Detalle del alcance de Obras Nuevas consideradas para inversión de USD1.100'000.000,00.*
- Anexo 16.- Programa de intervención de Obras Nuevas.*
- Anexo 17.- Detalle de Estudios para la ejecución de Obras Nuevas*
- Anexo 18.- Programa de Mantenimiento Rutinario*
- Anexo 19.- Programa de Mantenimiento Periódico*
- Anexo 20.- Inventario de Elementos de la Vía Concesionada.*
- Anexo 21.- Estudios de Gestión de Pavimentos.*
- Anexo 22.- Estudios de Tráfico.*
- Anexo 23.- Estipulaciones a incorporarse en la estructura del*

Contrato de Concesión.

Anexo 24.- Actas de Validación y Negociación.

SEXTA.- GASTOS POR PROTOCOLIZACIÓN.-

El Concesionario entregará al MTOP 2 testimonios auténticos y 2 copias certificadas de la protocolización de esta Acta de Restablecimiento del Equilibrio Económico – Financiero del Contrato de Concesión, para el efecto correrá con los gastos que demande su instrumentación.

SÉPTIMA.- ACEPTACIÓN Y RATIFICACIÓN.-

Las Partes aceptan y ratifican lo anteriormente expuesto, y para constancia firman en unidad de acto.- Firmas Concedente – Concesionario”.

- 23.3** Los trabajos ejecutados por la Concesionaria para las Obras Nuevas realizados desde el mes agosto de 2016 hasta la fecha de suscripción de este Contrato Adicional - Modificatorio, se imputarán como parte de las inversiones de la Concesionaria previsto en el numeral 3.4 del Acta del Tercer Restablecimiento del Equilibrio Económico – Financiero del Contrato de Concesión, cuyo detalle consta en las planillas de avance de obra avaladas por el Administrador del Contrato.

CLÁUSULA VIGÉSIMA CUARTA.- SUPLETORIA.-

- 24.1** En todo cuanto no se oponga a lo estipulado y acordado en este Contrato Adicional - Modificatorio al Contrato de Concesión, las Partes declaran que se mantienen vigentes y se remitirán expresamente a lo acordado y estipulado en el Contrato de Concesión y Acuerdo de Aclaraciones y Procedimientos.



24.2 Para efectos contractuales, cuando en este contrato Adicional - Modificadorio se refiera a la fecha de suscripción del Contrato, se entenderá que dicha fecha corresponde a la fecha de protocolización de este Instrumento ante Notario Público.

CLÁUSULA VIGESIMA QUINTA.- GASTOS POR PROTOCOLIZACIÓN.-

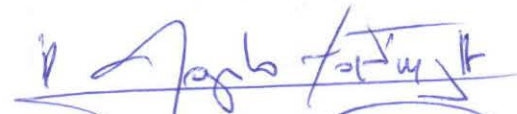
25.1 El Concesionario entregará al MTOP 2 testimonios auténticos y 2 copias certificadas de la protocolización de este Contrato Complementario - Modificadorio al Contrato de Concesión, para el efecto correrá con los gastos que demande su instrumentación.

CLÁUSULA VIGÉSIMA SEXTA.- ACEPTACIÓN Y RATIFICACIÓN.-

Las Partes aceptan y ratifican lo anteriormente expuesto, y para constancia firman en unidad de acto, en la ciudad de San Francisco de Quito, Distrito Metropolitano, a los treinta (30) días del mes de enero de 2017.



Ing. Boris Córdova González
**MINISTRO DE TRANSPORTE
Y OBRAS PÚBLICAS**



Ing. Gonzalo Martínez Herdoíza
**GERENTE GENERAL
PANAMERICANA VIAL S.A.
PANAVIAL**